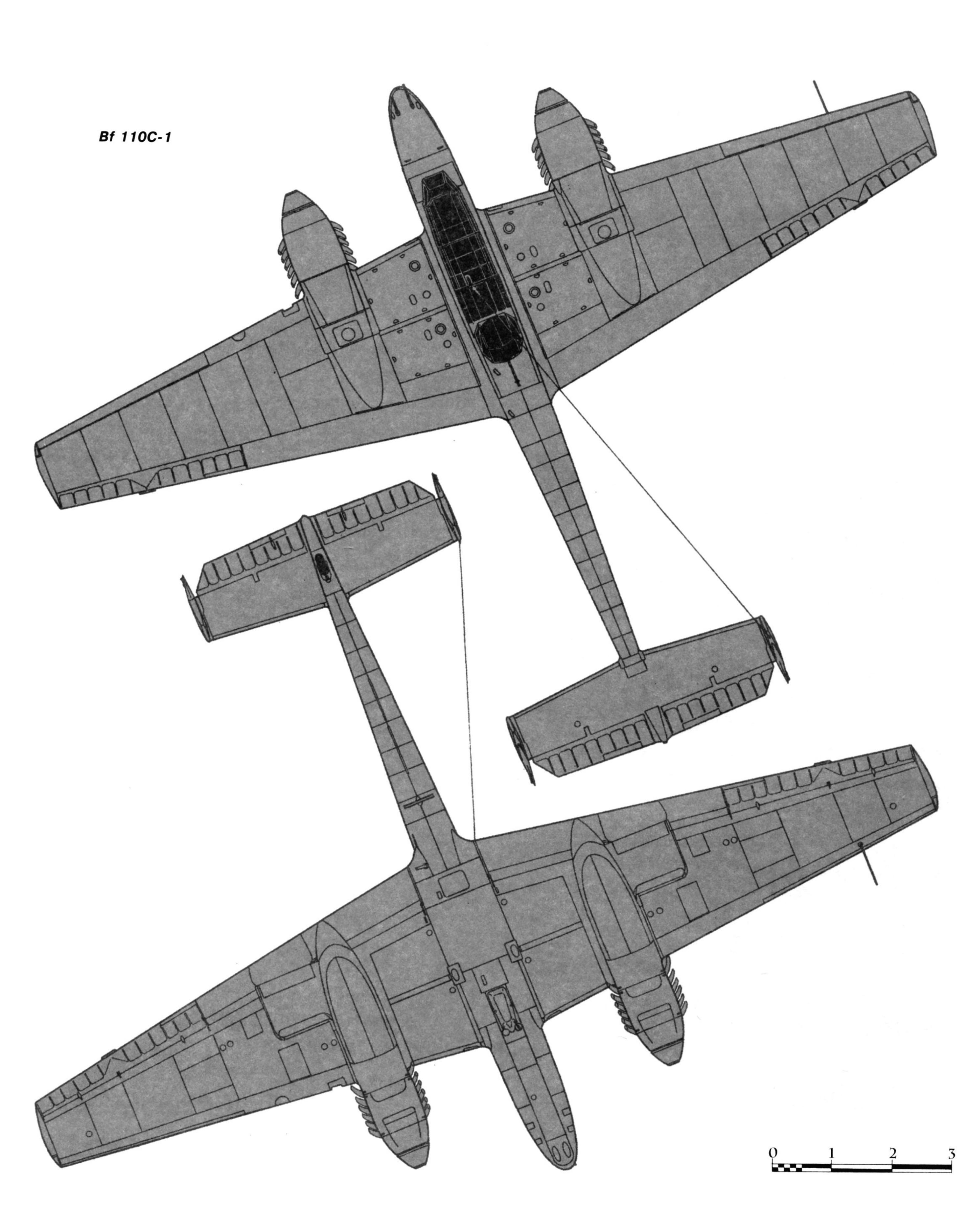
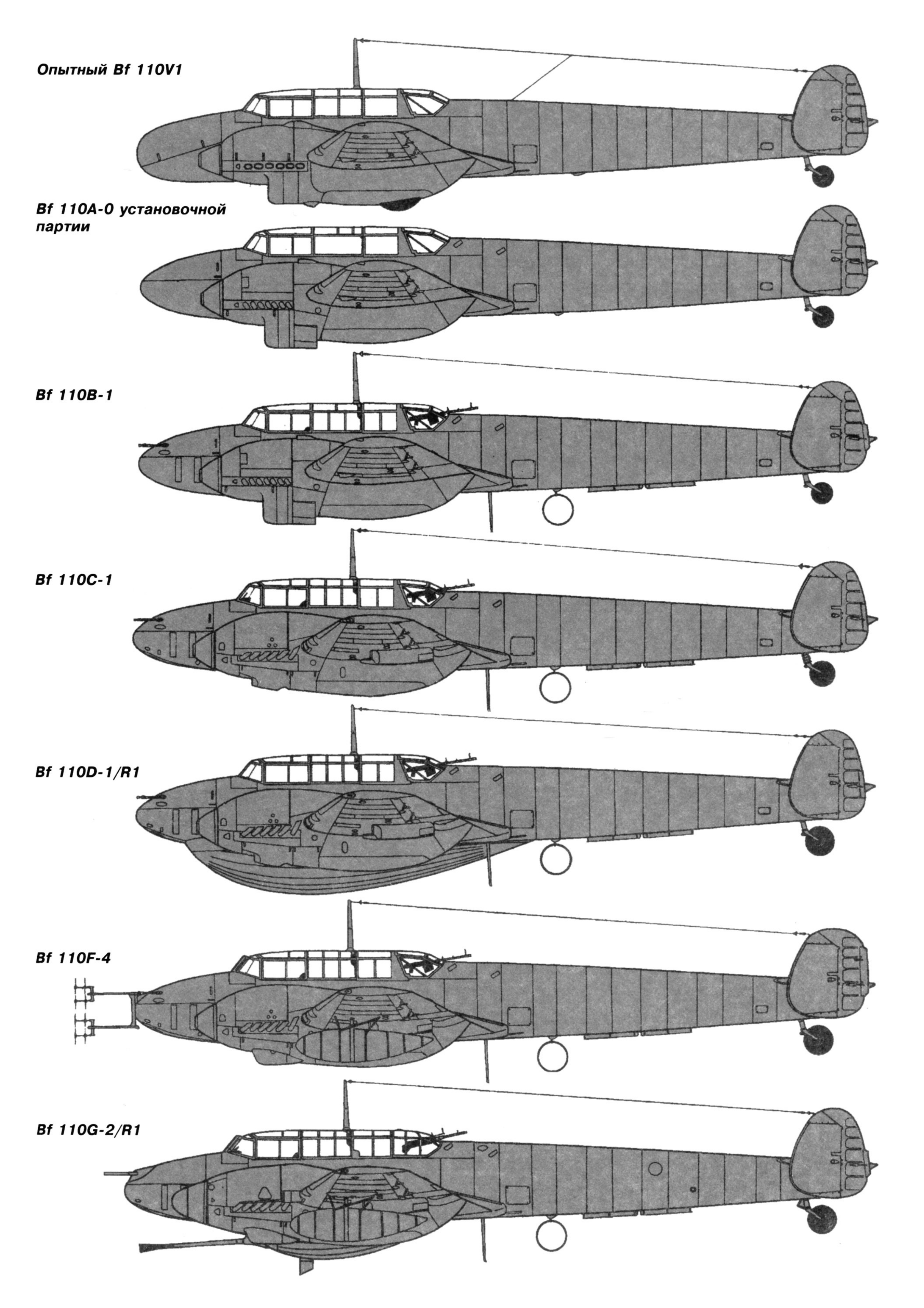
Андрей Харук

«Разрушители» Люфтваффе

Bf 110, Me 210, Me 410


Bf 110C-1
0
1
2
3


Опытный Bf 110V1
Bf 110A-0 установочной партии
Bf 110B-1
Bf 110C-1
Bf 110D-1/R1
Bf 110F-4
Bf 110G-2/R1

Андрей Харук

«Разрушители» Люфтваффе
Bf 110, Me 210, Me 410

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2011

ББК 68.54
Х22

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника В.Петелина

Книга подготовлена в авторской редакции

Харук А.И.

Х22 «Разрушители» Люфтваффе Bf 110, Me 210, Me 410 – М.: Яуза: ЭКСМО, 2011. – 112 с.: ил.

ISBN 978-5-699-49661-7

Zerstorer («Разрушитель») — так в германском военно-морском флоте называли эсминцы, а в Люфтваффе — особый класс самолетов, который не имел аналога в советской авиации, будучи порождением концепции блицкрига и предназначаясь для боевого применения над вражеской территорией, разрушения ВВС противника и обеспечения действий собственных бомбардировщиков. Однако идея оказалась мертворожденной — первый же «Церштерер» Bf 110, спроектированный В. Мессершмиттом как дальний истребитель сопровождения и завоевания превосходства в воздухе, использовался по прямому назначению совсем недолго: уже летом 1940 года стало ясно, что с поставленными задачами «сто десятый» не справляется, и пришлось срочно модифицировать его в скоростной бомбардировщик, разведчик и ночной истребитель, причем если на Западном фронте он использовался прежде всего как перехватчик, став основой ПВО Рейха, то в России — как ударный самолет.

Куда менее удачно сложилась судьба машин, которые должны были прийти ему на смену, — Me 210 стал главным провалом в карьере Мессершмитта, побив все «рекорды» аварийности, погубив множество летчиков и, в конце концов, будучи с позором снят с производства, а кардинально переработанный Me 410, который, наконец, удалось «довести до ума», начал поступать в боевые части слишком поздно, когда его ниша была давно занята истребительно-бомбардировочными модификациями Fw 190, и главных успехов добился в качестве тяжелого дневного истребителя ПВО, хотя это «амплуа» даже не рассматривалось при выработке тактико-технических требований к проекту. В итоге сложилась парадоксальная ситуация, когда «старичок» Bf 110 находился в производстве дольше самолетов, созданных для его замены, и применялся с первого и до последнего дня войны.

Эта книга восстанавливает подлинную историю «Разрушителей» Люфтваффе от взлета до падения Третьего Рейха, от первых громких побед до сокрушительного разгрома и безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии

ББК 68.54

ISBN 978-5-699-49661-7

СОДЕРЖАНИЕ

Bf 110E-2 из III/ZG 26, захваченный британскими войсками в Северной Африке. 1942 г.

Трофейный Me 410 на испытаниях в США. Авиабаза Райт-Филд

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

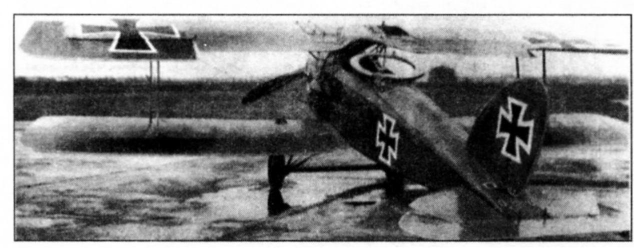
«Церштерер» — класс самолетов, прямого аналога которому не существует в русском языке. В буквальном переводе это слово означает «разрушитель», но, думается, здесь вполне очевидна аналогия с военно-морской классификацией: корабли, именуемые в немецком языке Zerstorer, в английском — Destroyer, а в русском — эсминец, предназначены для охранения главных сил флота и поражения вражеских кораблей. Те же функции, только не на море, а в воздухе, должен был выполнять и новый класс самолетов: охранять собственные бомбардировщики и бороться с вражескими аэропланами. С самого начала «церштерер» стал одним из краеугольных камней концепции «блицкрига». В нем явно доминировали наступательные качеста: машина должна была применяться над вражеской территорией, обеспечивая действия армад бомбардировщиков. Первым воплощением концепции «церштерера» стало изделие Вили Мессершмитта — Bf 110.

Порожденный «доктриной Дуэ», Bf 110 очень короткое время применялся в том качестве, в котором был задуман — как дальний истребитель сопровождения и завоевания превосходства в воздухе. Уже летом 1940 г. стало ясно, что для этих целей машина не годится. Тем не менее конструкция Bf 110 была подходящей для модификации, и машину адаптировали для роли скоростного бомбардировщика, разведчика и, наконец, — ночного истребителя. После польской кампании Bf 110 оказался незаменимым в захвате Норвегии, участвовал в блицкриге на Западе и битве за Англию. На Восточном фронте для «сто десятого» главными стали ударные функции. Наконец, оборудованный радаром, он стал основным типом ночного истребителя в силах защиты рейха. Несмотря на ряд «врожденных» недостатков (прежде всего — малую дальность полета), Bf 110 удержался в производстве до февраля 1945 г., а в боях применялся фактически до последних дней войны.

Намного сложнее оказалась судьба самолета, предназначавшегося для замены Bf 110 — Me 210. Цикл разработки и внедрения самолета от первого старта прототипа до боевого дебюта занял три года — недопустимо много для военного времени. К моменту появления Me 210 в строевых частях нишу многоцелевого самолета — истребителя-бомбардировщика, штурмовика, разведчика — занял весьма удачный одномоторный Fw 190. Но и начало строевой службы отнюдь не означало решения всех проблем — Me 210 оказался на редкость невезучим самолетом, его эксплуатация сопровождалась частыми авариями и постоянными доработками. В итоге Me 210 так и не стал массовой машиной, и лишь его кардинально переработанный вариант, получивший обозначение Me 410, достиг нужных для боевого применения кондиций. Но и эта машина, превосходя Bf 110 по летно-тактическим характеристикам (прежде всего скорости и дальности полета), уступал ему в универсальности применения. Me 410 был хорошим скоростным бомбардировщиком и разедчиком. Наибольших успехов «четыреста десятые» добились в качестве тяжелыых дневных истребителей ПВО, хотя это амплуа даже не рассматривалось при выработке тактико-технических требований к самолету. В то же время, Me 410 никак не годился на роль ночного истребителя. Итог оказался парадоксальным: Bf 110 оставался в производстве дольше, чем самолеты, созданные для его замены, и был построен в гораздо большем количестве (примерно 6500 самолетов против 1500 Me 210 и Me 410).

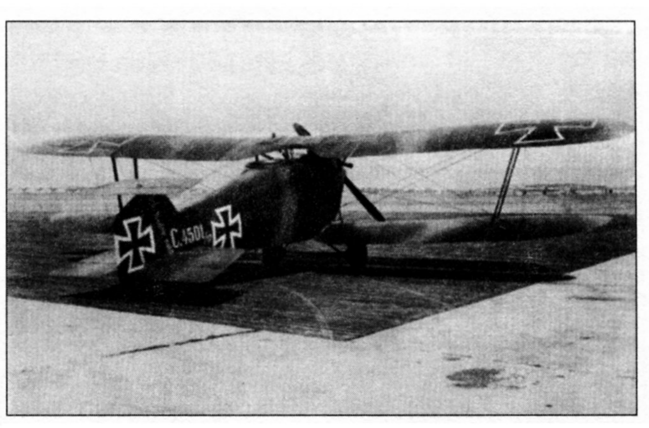
ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Германское военно-политическое руководство, приступая к возрождению авиационной мощи рейха, старалось максимально полно учитывать как опыт прошедшей войны, так и современные концепции боевого применения авиации, разрабатываемые военными теоретиками в 20-е годы. На завершающем этапе Первой мировой войны в составе кайзеровской военной авиации довольно широко применялись самолеты класса Cl — легкие двухместные вооруженные бипланы. Такие машины, первоначально задуманные как истребител и сопровождения, освоили функции разведчиков и самолетов непосредственной поддержки пехоты. Несмотря на тяжелые условия ведения боевых действий в условиях сильной ПВО и активной истребительной авиации противника, именно самолеты этого класса (а их



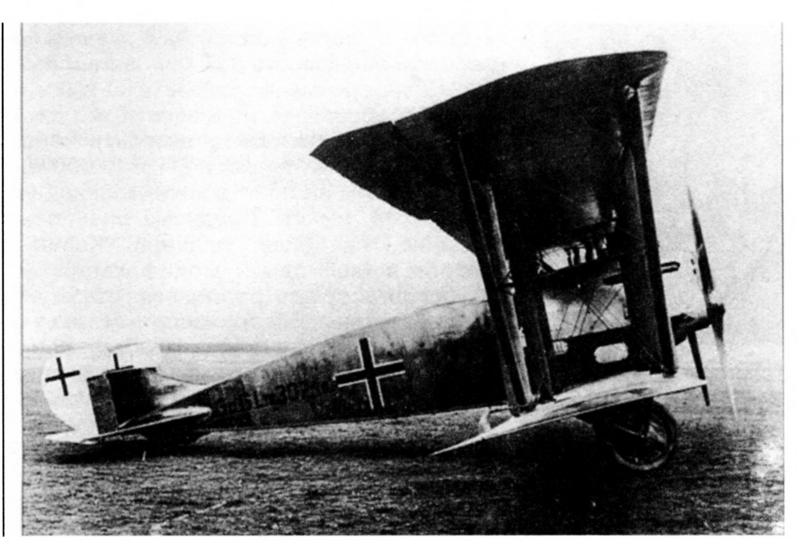
Двухместные легкие бипланы класса Cl кайзеровской авиации были «идеологическими предшественниками» «церштереров» люфтваффе. На снимке — прототип самолета «Хальберштадт» Cl.II

Дальнейшим развитием концепции многоцелевого боевого самолета стали двухмоторные машины класса Gl, появившиеся в самом конце Первой мировой войны. На фото — «Гота» Gl.VII



Характерной чертой «Ханновера» Cl.II было бипланное хвостовое оперение

производили прежде всего фирмы «Ханновер» и «Хальберштадт») имели наименьший процент потерь среди всех двухместных боевых самолетов кайзеровского воздушного флота. Успех бипланов класса Cl привел к попытке создать аналогичную двухмоторную машину, призванную сопровождать более тяжелые бомбардировщики в дальних рейдах, защищать их от истребителей и вести разведку. В итоге появился класс Gl — легкие двухмоторные самолеты. В небольшом количестве были построены машины «Гота» Gl.VII и Gl.VIII, ставшие одними из наиболее удачных германских военных аэропланов. Но их массовому внедрению в войска помешало завершение войны. Тем не менее опыт боевого применения подобных аэропланов признали вполне успешным, и он не был забыт.



«Гота» Gl.VIII вышел на испытания в октябре 1918 г.

Концепция

В октябре 1932 г. в министерстве рейхсвера обсуждался план развития воздушных сил Германии на период 1933—1937 гг. В этот план был включен т.н. «вооруженный самолет II» (Rustungflegzeug II) — одномоторный двухместный боевой самолет, способный выполнять задачи истребителя сопровождения, разведчика и легкого бомбардировщика. По сути, речь шла о создании на новом техническом уровне самолета, соответствующего классу Cl. Но дальше планов дело не пошло — после прихода к власти нацистов стало ясно, что требуется принципиально иная машина, более полно отвечающая наступательному характеру применения будущих люфтваффе. В то время умы военных занимала доктрина Дуэ, отводящая авиации роль самостоятельной силы, способной обеспечить победу в будущей войне. Главным компонентом воздушной мощи считались тяжелые бомбардировщики, а их действия должны были обеспечивать более легкие двухмоторные машины. То есть требовался аналог уже не самолета класса Cl, а скорее класса Gl.

В начале 1934 г. в руководстве созданного 27 апреля 1933 г. рейхсминистерства авиации была разработана концепция двухмоторного многоместного самолета, соответствующего по габаритам легкому бомбардировщику, но несущего вместо бомб мощное стрелковое вооружение, в т.ч. автоматические пушки в подвижных установках. Такие машины, действуя в сомкнутом строю перед соединениями бомбардировщиков, должны были обеспечить расчистку воздушного пространства от вражеских истребителей, установить локальное господство в воздухе и гарантировать собственным бомбардировщикам успешное достижение цели. Второстепенными задачами для таких самолетов считались разведка и нанесение бомбовых ударов. С самого начала концепция была довольно сомнительной — ей оппонировали не только многие офицеры-авиаторы, считавшие, что предполагаемая тактика применения приведет к значительным собственным потерям, но и конструкторы, резонно заявлявшие, что самолет, предназначенный для выполнения настолько разнородных задач, неминуемо получится более тяжелым, а значит, менее маневренным и скоростным, чем опекаемые им бомбардировщики. Тем не менее, концепция понравилась рейхсминистру авиации Герману Герингу (Hermann Goring), распорядившемуся начать работы по созданию многоцелевых двухмоторных самолетов. Надо отметить, что Геринг был отнюдь не одинок в своих «симпатиях» — идея двухмоторных многоцелевых самолетов для сопровождения бомбардировщиков в то время были широко распространены среди военных многих стран. Вспомним хотя бы туполевский «крейсер» КР-6 или французские самолеты категории «multiplace de combate» — «многоместные боевые». Даже крохотная Голландия создала свой «воздушный крейсер» — самолет «Фоккер» T.V.

В июне 1934 г. Техническое управление рейхсминистерства авиации выдало технические требования к многоцелевому боевому самолету, который позиционировался как истребитель-бомбардировщик — Kampfzerstorer. Согласно им предусматривалось создание двухмоторного трех-четырехместного самолета с двигателями Junkers Jumo 210, вооруженного двумя 20-мм пушками и спаренным 7,92-мм пу-

Гененрал-полковник Эрхард Мильх, статс-секретарь авиации и генгерал-инспектор люфтваффе

леметом. Самолет должен был развивать крейсерскую скорость 330 км/ч на высоте 6000 м; максимальная скорость на той же высоте требовалась не менее 400 км/ч. Дальность полета определялась в 2000 км, а максимальный потолок — в 10 000 м. Высоту 6000 м самолет должен был набирать за 15 минут. Предусматривалось создание на базе планера Kampfzerstorer'a ещё одной модификации — дальнего высотного разведчика с сокращенным составом вооружения и установкой соответствующего разведоборудования. Оба варианта должны были иметь оборудование для ночных полетов. Самолет предполагалось сделать легким в управлении, доступным для пилотов средней квалификации — последнее требование было особенно важным в свете планов резкого количественного роста люфтваффе. Особое внимание следовало обратить на легкость вывода самолета из штопора. Требовалось также, чтобы самолет мог выполнять крутые виражи без потери высоты.

Требования к Kampfzerstorer'y были разосланы семи фирмам: Dornier, Heinkel, AGO, Gotha, Bayerische Flugzeugwerke (BFW), Focke-Wulf и Henschel. Первые две из них, будучи загруженными многими текущими проектами, не проявили интереса к участию в конкурсе. Остальные уже в июле 1934 г. предоставили свои предложения. АГО и «Гота» «сошли с дистанции» уже на этапе эскизных проектов, оставшиеся три фирмы получили заказы на дальнейшую разработку машин. Самолеты получили обозначения соответственно «Мессершмитт» Bf 110, «Фокке-Вульф» Fw 57 и «Хеншель» Hs 124. Каждая из фирм должна была изготовить три прототипа и пять предсерийных самолетов. К февралю 1935 г. фирмы должны были представить макеты своих самолетов, а к февралю 1936-го — поднять в воздух прототипы.

Все три фирмы предоставили макеты своих изделий точно к сроку, и в феврале 1935 г. они были осмотрены комиссией рейхсминистерства авиации. Итоги работы макетной комиссии подтвердили сомнения скептиков — был сделан вывод о принципиальной невозможности совмещения в одном самолете качеств истребителя и бомбардировщика при сколь-нибудь приемлемых летных характеристиках. В итоге в программу создания новых самолетов для люфтваффе были внесены существенные коррективы. Вместо единого Kampfzerstorer'a была инициирована разработка самолетов двух классов. Один из них — чисто ударный самолет, скоростной бомбардировщик (Schnellbomber). В будущем им стал «Юнкерс» Ju 88. А вот уже начатые проектированием Bf 110, Fw 57 и Hs 124 должны были создаваться как чистые истребители. Но если одномоторные истребители в люфтваффе именовались Jagdflugzeug (буквально — «самолет-охотник»), то для двухмоторных машин был введен класс Zerstorer.

Во многих исследованиях встречается утверждение о том, что якобы шеф-конструктор BFW Вилли Мессершмитт (Willi Messerschmitt) с самого начала проигнорировал тактико-технические требования к Kampfzerstorer'y и проектировал свой Bf 110 именно как истребитель. Но подобное утверждение представляется далеким от истины — ведь «Байерише Флюгцойгверке» в то время была относительно небольшой фирмой, всецело зависящей от государственных заказов, а отношения Мессершмитта с Эрхардом Мильхом (Erhard Milch), статс-секретарем рейхсминистерства авиации, непосредственно контролирующим работу Технического управления и отвечающим за выдачу заказов, были весьма натянутыми. Дело в том, что Мильх сам не очень-то верил в концепцию Kampfzerstorer'a и настаивал на проектировании самолета с «истребительным уклоном». Более того, Мессершмитту пришлось преодолевать оппозицию Мильха, противившегося выдаче заказа на Bf 110 под тем предлогом, что это может задержать доводку одномоторного истребителя Bf 109. На помощь ему пришел Эрнст Удет (Ernst Udet) — в прошлом, как и Геринг, и Мильх, пилот-истребитель кайзеровской авиации. Будучи довольно авторитетным лицом в авиационных кругах, Удет имел, в некотором смысле, свой интерес — ведь его собственная авиафирма Udet Flugzeugbau в середине 20-х гг. вошла в состав Bayerische Flugzeugwerke. Благодаря его поддержке проект Bf 110 оказался в числе финалистов конкурса на будущий «Церштерер».

Координируя разработку «Церштерера», Мильх настоял на том, чтобы все три самолета максимально отличались между собой по основным техническим решениям — это позволяло заказчику выбрать оптимальный вариант. Так оно и вышло. Ма-

Главный конструктор Вили Мессершмитт

шина Fw 57 отличалась очень большими размерами — размах крыла составлял 25 м (для сравнения: у бомбардировщика He 111 — 23 м, а у Do 17 — всего 18 м). Весил пустой «Фокке-Вульф» столько же, сколько He 111 с бомбовой нагрузкой. В ходе летных испытаний прототип Fw 57 показал себя весьма неуклюжей и трудной в управлении машиной. Это не оставило изделию Курта Танка никаких шансов на победу в конкурсе. Также неудовлетворительными оказались летные характеристики «хеншелевского» Hs 124. Таким образом, победителем конкурса стал Bf 110.

Bf 110

Разработка и испытания

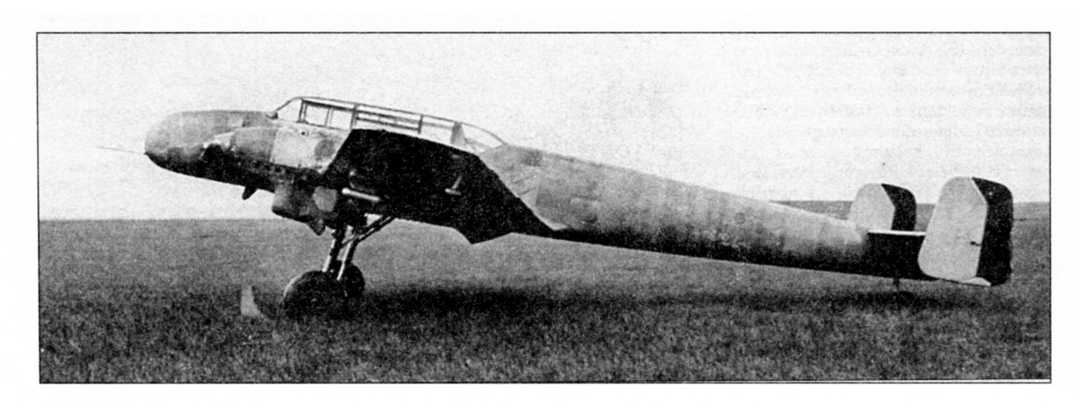
Проектирование Bf 110 осуществляли Вилли Мессершмитт и Вальтер Ретель (Walther Rethel). При разработке самолета конструкторы отказались от внутрифюзеляжного бомбоотсека, благодаря чему фюзеляж Bf 110 имел довольно небольшую площадь поперечного сечения. В технологическом отношении он весьма походил на одномоторный Bf 109: фюзеляж «церштерера» собирался из двух половинок монококовой конструкции, соединяемых заклепками. По сравнению с традиционной полумонококовой конструкцией фюзеляж получался более тяжелым, но это окупалось простотой изготовления, особо важной при массовом производстве, и легкостью монтажа внутреннего оборудования, выполняемого до сочленения половинок фюзеляжа. Свободнонесущее крыло имело развитую механизацию: автоматические предкрылки Handley Page, занимающие 40 % размаха передней кромки крыла, щелевые закрылки с гидроприводом и щелевые элероны. Хвостовое оперение также свободнонесущее, двухкилевое. Шасси убираемое (правда, на серийных машинах хвостовое колесо сделали неубираемым).

Первоначально самолет проектировался как трехместный: место пилота находилось на уровне передней кромки крыла, за ним располагался штурман-радист и дальше в хвост — бортстрелок. Кабина экипажа закрывалась длинным сплошным фонарем. Но в связи с отказом от концепции Kampfzerstorer'а экипаж сократили до двух человек — пилота и стрелка-радиста. Стрелок располагал одним подвижным пулеметом, основное же вооружение монтировалось на лафете в носовой части фюзеляжа.

Проектом предусматривалось применение новых двигателей Daimler-Benz DB 600A мощностью 910 л.с. Но ввиду неготовности этих моторов первые два прототипа получили менее мощные Jumo 210B (675 л.с.).

Прототип Bf 110V1 (Wr.Nr. 868, гражданская регистрация D-AHOA) впервые взлетел 12 мая 1936 г. с заводского аэродрома в Аугсбурге. За штурвалом машины сидел шеф-пилот фирмы BFW доктор Герман Вюрстер (Hermann Wurster). Впоследствии он так описывал первый полет «церштерера»: «На аэродроме присутствовали профессор Мессершмитт, директор Хентцен и много других лиц из руководства фирмы. Я выполнил несколько пробежек для проверки управляемости машины на земле. Взлет прошел идеально. Первый вылет не сводился к простому полету по кругу. Набрав для безопасности высоту около 2000 м, я проверил реакцию машины на отклонение элеронов и совершил несколько эволюций, чтобы составить представление об управляемости самолета... Самолет показал хорошую управляемость и устойчивость по всем трем осям. Посадка также не представляла никакой сложности... Профессора Мессершмитта я заверил, что, по моему мнению, в ходе дальнейших испытаний 110-го не возникнет существенных трудностей».

Дальнейшие испытания подтвердили мнение Вюрстера. Небольшие проблемы с управляемостью возникали только в по-



Первый прототип Bf 110V1

Неудачники

Проекты, отвергнутые ещё на стадии эскизов, были весьма оригинальными — вероятно, это и стало причиной отказа от их детальной разработки. Так, конструкторы AGO в своем проекте Ao 225 сделали ставку на мощное вооружение, беспрецедентное в то время — четыре 20-мм пушки. «Гота» предложила «проект 3» — самолет двухбалочной схемы, считавшейся весьма необычной в середине 30-х гг., но ставшей довольно популярной к началу Второй мировой войны (вспомним, хотя бы, голландский «Фоккер» G.1, американский истребитель «Локхид» P-38 «Лайтнинг» или знаменитую «раму» — разведчик «Фокке-Вульф» Fw 189).

Самолеты «Фокке-Вульфа» и «Хеншеля» были более традиционными с точки зрения аэродинамики, хотя и в них предусматривалось применение технической новинки — башни «Маузер» с 20-мм пушкой и электроприводом. Разработку проекта Fw 57 осуществляла группа под руководством инженера Банземира (Bansemir). Машина стала первой цельнометаллической конструкцией «Фокке-Вульфа» и первым её самолетом с монококовым фюзеляжем. Трехсекционное крыло имело ферменный дюралевый главный лонжерон, вспомогательные лонжероны и работающую обшивку из легкого сплава. Двигатели — «Даймлер-Бенц» DB 600 мощностью 910 л.с. Основные стойки шасси убирались назад в мотогондолы. Винты трехлопастные, изменяемого шага. Все топливо располагалось в центроплане.

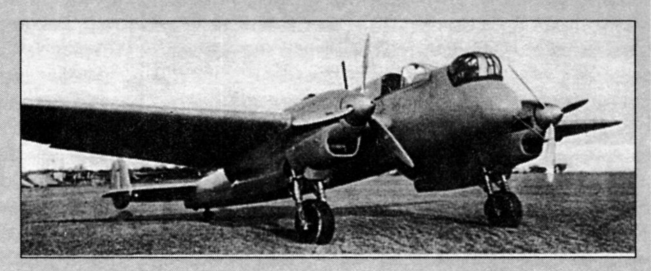
Вооружение самолета состояло из трех 20-мм пушек MG FF. Две из них находились на подвижном карданном подвесе в носовой части, обеспечивавшем, однако, весьма ограниченные углы обстрела. Огонь из них вел бомбардир, располагавшийся в застекленной кабине. Третья пушка устанавливалась в башне «Маузер» наверху фюзеляжа за кабиной пилота — её обслуживал стрелок-радист. В фюзеляже также был предусмотрен небольшой бомбоотсек на шесть 100-кг бомб.

Первый прототип Fw 57V1 вышел на испытания в мае 1936 г. На нем отсутствовало вооружение, а вместо башни «Маузер» установили макет. К тому времени стало ясно, что масса конструкции самолета серьезно превышена — только крыло весило в пять раз больше расчетного! Пустой вес без вооружения и башни составил 6800 кг — на 63% больше, чем у Hs 124. Управляемость Fw 57 была неудовлетворительной, тяговооруженность — очень низкой. На испытаниях к тому же сказалась недоведенность двигателей — Fw 57V1 совершил вынужденную посадку на грунт и был списан. К тому времени уже были закончены Fw 57V2 и V3, которые испытывались до осени 1936 г., когда все работы по совершенствованию самолета были остановлены.

На фирме «Хеншель» разработка «кампфцерштерера» Hs 124 вела бригада под руководством главного конструктора Фридриха Николауса (Friedrich Nicolaus). Hs 124 был первым в практике молодого конструкторского бюро двухмоторным самолетом и первым — с убирающимся шасси. Машина представляла собой аэродинамически чистый среднеплан с трехлонжеронным крылом с работающей обшивкой, монококовым фюзеляжем и двухкилевым оперением. Основные стойки шасси убирались назад в мотогондолы двигателей. Топливные баки размещались между лонжеронами центроплана.

Так же, как на Fw 57, на самолете «Хеншеля» планировалось применить башню «Маузер» с 20-мм пушкой, но конструкторы разместили её в носовой части. Стрелок радист располагал 7,92-мм пулеметом. Бомбоотсек был рассчитан на шесть 100-кг бомб. В нем можно было также установить дополнительный топливный бак — в таком случае восемь 50-кг бомб подвешивались на наружных узлах под фюзеляжем. Дополнительно четыре такие же бомбы можно было подвесить под крылом.

Техническое задание предусматривало установку двигателей DB 600, но «Хеншель» не смог получить предсерийные двигатели. Поэтому Hs 124V1, вышедший на испытания весной 1936 г., получил моторы «Юнкерс» Jumo 210C, развивавшие мощность 600

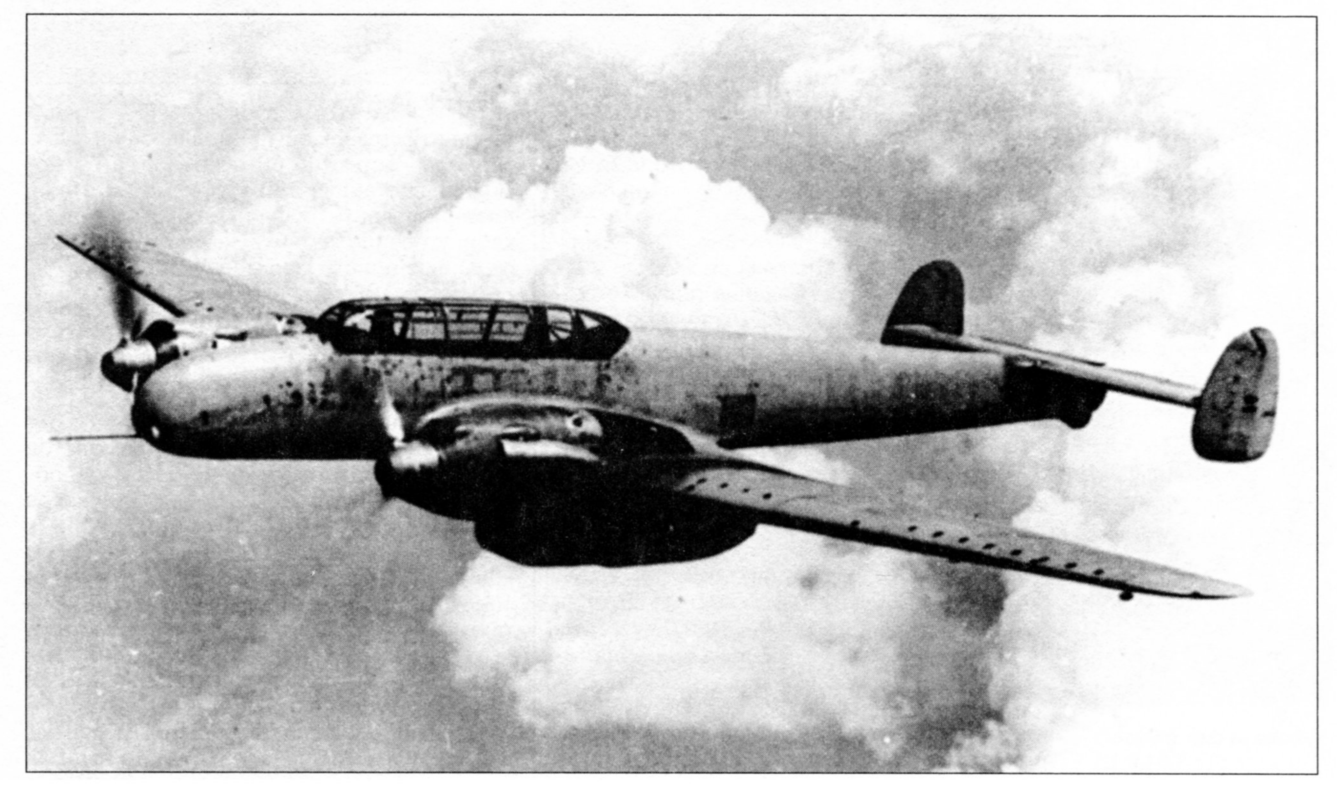


Первый (вверху) и второй (внизу) прототипы Hs 124

Тактико-технические характеристики самолетов FW 57V1 и Hs 124V2

	Fw 57V1	Hs 124V2
Размах крыла, м	25	18,2
Длина самолета, м	16,4	14,5
Высота самолета, м	4,1	3,75
Площадь крыла, кв. м	71,2	54,6
Масса, кг		
пустого самолета	6800	4245
взлетная	8300	7220
Максимальная скорость, км/ч		
у земли	363	
на высоте 3000 м	400	432
Крейсерская скорость, км/ч		
у земли	317	
на высоте 3000 м	371	
Потолок, м	9100	
Время набора высоты 6000 м, мин		17,5

л.с. у земли и 640 л.с. на высоте 2700 м. Вместо стрелковой башни был установлен её макет. Второй прототип Hs 124V2 заметно отличался от первого — поскольку башню «Маузер» так и не удалось довести, его носовая часть была кардинально переделана. Она получила остекление большой площади, и в ней установили пару пушек MG FF, подвижных только в вертикальной плоскости. Наведение их на цель и открытие огня осуществлял пилот, а бомбардир только вводил поправку с помощью оптического дальномера. Поскольку двигатели DB 600 получить так и не удалось, на Hs 124V2 установили моторы воздушного охлаждения BMW 132Dc (лицензионный вариант американского «Хорнета»), развивавшие 880 л.с. на взлете и 870 л.с. на высоте 2500 м. Но судьба Hs 124 была определена ещё до его первого вылета — рейхсминистерство авиации потребовало создания более специализированных самолетов, бомбардировщика и «церштерера». В итоге, третий прототип Hs 124V3 с неостекленной носовой частью и установленными там двумя 20-мм пушками и двумя 7,92-мм пулеметами так и не был облетан, а использовался в качестве стенда для различных исследовательских работ.



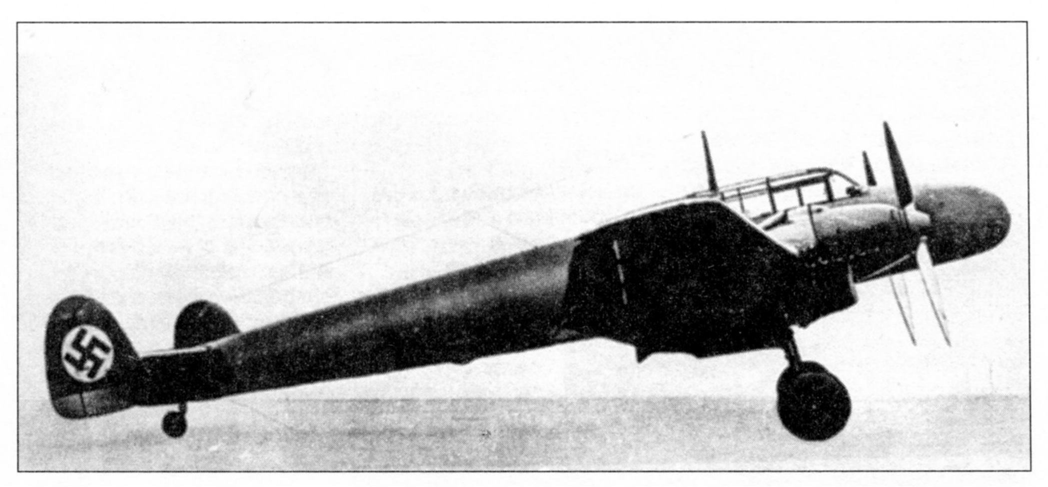
Второй опытный Bf 110V2 в полете

лете на малой скорости. Важной особенностью Bf 110 стало отсутствие тенденции к сваливанию в штопор. Наиболее серьезным недостатком стала склонность самолета к разворачиванию при взлете и посадке, требовавшая от летчика повышенного внимания. Ну и, естественно, сказалась малая мощность двигателей, не позволяющая развить проектную максимальную скорость 450 км/ч.

25 августа 1936 г. фирму посетил Э. Удет, занимающий к тому времени должность инспектора истребительной авиации. Ему продемонстрировали Bf 110 в полете. Удет был искренне удивлен тем, что двухмоторный самолет способен крутить фигуры не хуже истребителя. Но как опытный боевой летчик, он решил убедиться в летных качествах нового самолета лично. 27 августа состоялся учебный бой между Bf 110V1, пилотируемым Г. Вюрстером, и одномоторным Bf 109V3, в кабине которого занял место сам Удет. Поединок проходил на высоте около 1000 м. Как ни старался Удет, ему с трудом удавалось поймать своего противника в перекрестье прицела, причем лишь на мгновение, которого явно не хватило бы, чтобы сбить «вражеский самолет». То есть даже с маломощными двигателями, маневренность Bf 110 была достаточно хорошей.

24 октября 1936 г. вышел на летные испытания Bf 110V2 (Wr.Nr. 869, D-AQYE), получивший измененной формы шайбы хвостового оперения — вместо угловатых они стали эллиптическими, характерными для всех последующих «110-х». А ровно

Один из самолетов предсерийной партии Bf 110A-0



два месяца спустя поднялся в воздух и Bf 110V3 (Wr.Nr. 870, D-ATII), впервые оборудованный «штатными» моторами DB 600A. Через несколько дней машина показала максимальную скорость 502 км/ч — и это в то время, когда лучшие одномоторные истребители-бипланы развивали 400-450 км/ч. Также эта машина получила вооружение — четыре 7,92-мм пулемета MG 15 в носовой части. Ещё ранее, 1 июля 1936 г. рейхсминистерство авиации заказало девять предсерийных самолетов, а 1 ноября внесло в план закупок авиатехники 104 самолета Bf 110 со сроком поставки к марту 1938 г.

Слабым местом Bf 110 оказались новые моторы — DB 600A оказались ненадежными, часто выходили из строя, срывая сроки проведения испытаний третьего и четвертого прототипов (Bf 110V4, Wr.Nr. 910, первый полет — 21 января 1937 г.). К тому же промышленность оказалась не в состоянии наладить ритмичные поставки карбюраторов для этих моторов. Поэтому было решено в полномасштабное производство внедрить модификацию с более совершенными двигателями DB 601 — не карбюраторными, а с непосредственным впрыском топлива, а предсерийные самолеты оборудовать хоть и менее мощными, но надежными Jumo 210. Первая партия предсерийных машин, поставки которой начались в августе 1937 г. — четыре самолета Bf 110A-0 — комплектовалась 680-сильными моторами Jumo 210Da с двухскоростными нагнетателями, а также двухлопастными винтами изменяемого шага VDM-Hamilton. Из-за малой мощности моторов максимальная скорость самолетов этой модификации составляла всего 430 км/ч. Первые три Bf 110A-0 несли по пять пулеметов — четыре MG 17 в носовой части (боекомплект 1000 патронов на ствол) и подвижный MG 15 у стрелка (750 патронов). Четвертая машина, вышедшая на испытания в марте 1938 г., получила дополнительно две 20-мм пушки MG FF*. Боепитание этих пушек осуществлялось из магазинов емкостью по 60 снарядов, а боекомплект составлял 180 снарядов на ствол. Казенные части пушек были выведены в кабину позади летчика — для того, чтобы стрелок в полете мог менять магазины.

Серийное производство

Из-за задержек с внедрением в производство моторов DB 601 1 января 1938 г. рейхсминистерство авиации одобрило решение начать серийный выпуск самолетов Bf 110 с двигателями Jumo 210. Предполагалось выпустить несколько десятков самолетов с такими моторами, чтобы к моменту поступления «церштереров» с «Даймлер-Бенцами» личный состав уже освоил технику пилотировании и, главное, — тактику боевого применения двухмоторных истребителей. Таким образом, был открыт путь к производству варианта Bf 110B, отличавшегося от Bf 110A моторами Jumo 210Ga с непосредственным впрыском топлива мощностью 730 л.с., а также трехлопастными винтами изменяемого шага VDM-Hamilton. Самолет развивал максимальную скорость 480 км/ч на высоте 3900 м, крейсерская скорость на той же высоте составляла 432 км/ч. Было заказано 86 самолетов Bf 110B, но построили 49 машин, поставленных люфтваффе с апреля 1938 г. по февраль 1939 г. В их число вошли: прототип Bf 110V7 (Wr.Nr. 917); три предсерийные машины Bf 110B-0 (Wr.Nr. 918-920); 45 серийных самолета Bf 110B-1 и B-2. 26 самолетов поставила фирма Messerschmitt AG — так теперь именовалась BFW, а остальные изготовило предприятие Gothaer Waggon Fabrik

---

* MG — от Maschinengewehr, т.е. пулемет. По действовавшей в то время в Германии номенклатуре автоматическое оружие калибром до 20 мм включительно относилось к пулеметам

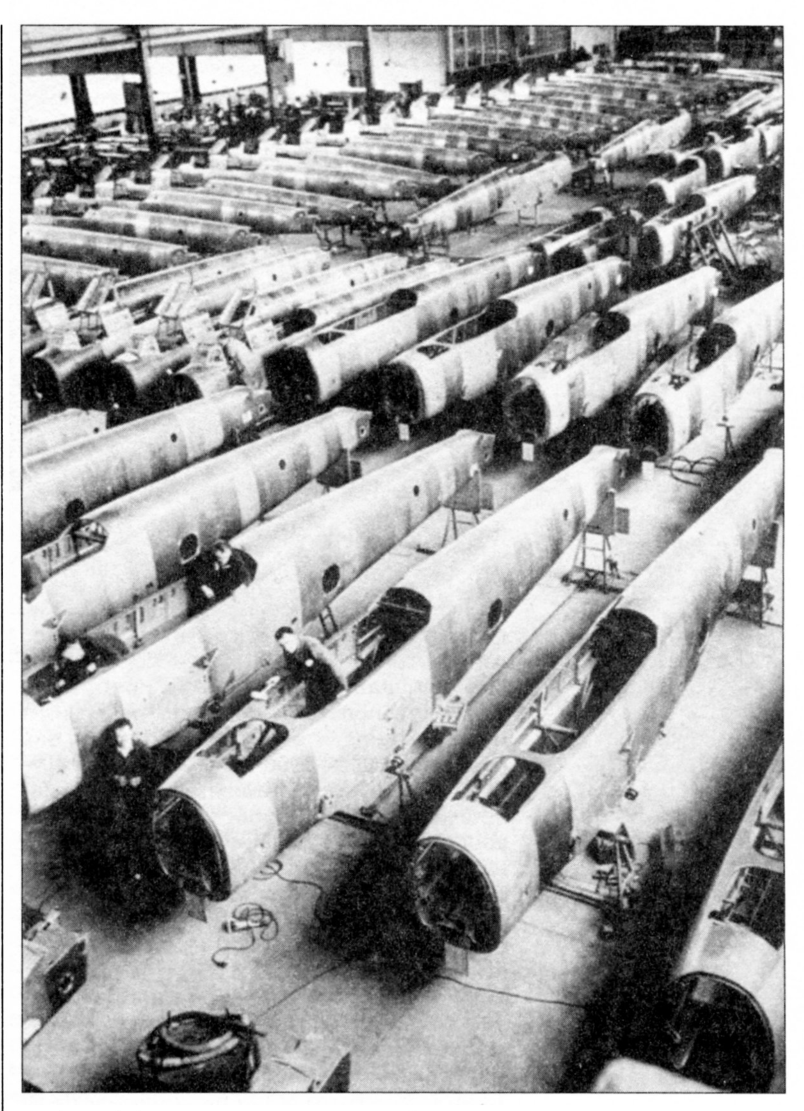
(«Гота»). Предсерийные машины вооружения не несли, а серийные вооружались пятью пулеметами (в т.ч. одним подвижным у стрелка) и двумя пушками MG FF. Отметим, что полной ясности с количеством построенных Bf 110 ранних модификаций нет — некоторые источники утверждают, что все 86 заказанных Bf 110B были-таки построены.

Шесть серийных Bf 110B впоследствии были переоборудованы в учебный вариант Bf 110B-3. Некоторые самолеты применялись для испытаний различных видов нового оружия. В частности, на Bf 110B-1 (Wr.Nr. 928) испытывалась 30-мм пушка Rheinmetall-Borsig MK 101*. 3 июля 1939 г. в Рехлине эта машина была продемонстрирована Гитлеру и произвела на фюрера огромное впечатление. Он отметил: «Считаю, что это оружие является исключительно важным, поскольку наша авиация не располагает достаточным количеством тяжелого бортового оружия».

Самолет Bf 110B-0 (Wr.Nr. 920) привлекался для испытаний т.н. «установки ураганного огня» — пусковой установки 73-мм неуправляемых ракет Trommelgerat TG 65. Установка состояла из восьмизарядного магазина барабанного типа, размещенного в носовой части самолета. Испытания начались 10 марта 1939 г. в исследовательском центре Тарневиц. При стрельбе с дистанции 350 м по движущейся мишени размером 6х6 м было отмечено 40% попаданий. Система TG 65 испытывалась вплоть до 1943 г., но на вооружение принята так и не была.

С началом производства самолетов Bf 110B связана история с дезинформацией французской делегации, возглавляемой министром авиации генералом Виллемином (Vuillemin), которая посетила Германию во второй половине августа 1938 г. Когда делегация прибыла на завод в Аугсбурге, она могла видеть, как через равные промежутки времени из цехов завода выкатываются новые «Мессершмитты», сразу же взлетающие с заводского аэродрома. На самом же деле, самолеты приземлялись поодаль и вновь доставлялись в цех. С помощью такой нехитрой «карусели» германское руководство произвело неизгладимое впечатление на французских представителей, создав видимость массового выпуска новых самолетов. Целью было «смягчить» позицию Франции в преддверии мюнхенских соглашений... А спустя несколько дней, в начале сентября 1938 г., во время празднования «Дня партии» в Нюрнберге новые двухмоторные истребители впервые продемонстрировали широкой общественности.

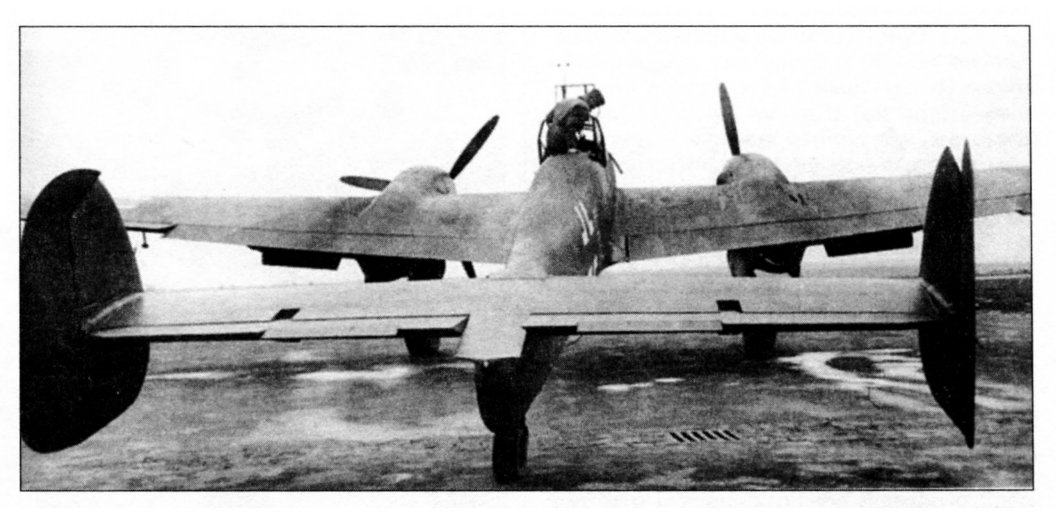
15 августа 1938 г. был утвержден очередной план производства самолетов для люфтваффе, предусматривавший, среди прочего, поставку до весны 1942 г. 990 двухмоторных истребителей — самолетов новой модификации Bf 110C с моторам DB 601A. С конца 1938 г. завод в Штутгарте наконец-то наладил выпуск этих двигателей, дававших максимальную мощность 1100 л.с. Это сразу же отразилось на летных качествах самолета — машины предсерийной партии Bf 110C-0 развивали скорость 538 км/ч. Помимо двигателей в конструкцию новой модификации «Мессершмитта» внесли ещё целый ряд изменений. В частности, очертания мотогондол стали более плавными, без выступающих радиаторов — их перенесли в плоские обтекатели под крыло. Изменили конструкцию ниш основных стоек шасси — теперь колеса убирались в них полностью



Сборка фюзеляжей Bf 110

* MK — от Maschinenkanone, т.е. автоматическая пушка

Bf 110С-1 из инструкторской группы I(Z)/LG 1



(на Bf 110В они частично выступали наружу) Законцовки крыла «срезали», уменьшив его размах и площадь. Вместо внешних триммеров на элеронах установили внутренние. Также усилили конструкцию хвостовой части фюзеляжа. Конструкторам не удалось обеспечить требуемую дальность полета — согласно различным источникам, для варианта Bf 110С-1 она составляла 800—1000 км — т.е., всего 40—50% от требуемого показателя. Тем не менее, машину запустили в производство, рассчитывая увеличить дальность полета на следующей модификации за счет применения дополнительных топливных баков.

Производство Bf 110С начали с предсерийной партии Bf 110С-0 (10 машин), выпущенной заводом в Аугсбурге в феврале 1939 г. Затем настал черед массовой модификации Bf 110С-1. До сентября 1939 г. «Мессершмитт» поставил 102 самолета модификаций С-0 и С-1 (Wr.Nr. 943-986 и 1344-1401). В тот же период самолеты Bf 110С-1 производила фирма МИАГ (MIAG — Mühlenbau und Industrie AG), выпустившая 40 самолетов (Wr.Nr. 2801-2840). В сентябре—ноябре 1939 г. 15 «единичек» изготовил завод «Фокке-Вульф» (Wr.Nr. 2619-2633). Наконец, с ноября 1939 г. по февраль 1940 г. Bf 110С-1 выпускался фирмой «Гота» (38 самолетов; Wr.Nr. 1793-1822 и 2045-2052).

С первым массовым вариантом «стодесятого» связана шпионская история. Уже упоминавшийся визит генерала Виллемина стал катализатором интереса к новому самолету. Французская разведка была буквально «поставлена на уши» в попытках раздобыть как можно более подробную информацию, а в идеале — заполучить один из Bf 110. Ближе всех к этой цели подошел полковник Андре Серо (Andre Serot), начальник службы разведки ВВС. Ему удалось завербовать некоего Франца Ксаверия Эттиля (Franz Xaver Öttil), бывшего пилота люфтваффе, уволенного с военной службы в 1938 г. за «недисциплинированность» (бравый пилотяга разбил свой пикирующий бомбардировщик Hs 123 во время полета над родной деревней — в стиле «Папа, мама — глядите, как я умею!»). По указанию Серо в конце апреля 1939 г. Эттиль устроился на работу на авиазавод в Аугсбурге на должность стартового механика, обеспечивающего облет вновь построенных самолетов. Его задачей было угнать один из Bf 110 на секретный аэродром у Бельфора — на французской территории, вблизи границы с Германией и Швейцарией. Подготовка операции не заняла много времени — 10 мая 1939 г. во время обеденного перерыва Эттиль занял место в кабине самолета Wr.Nr. 979 и взлетел. Поскольку самолеты на заводском аэродроме заправлялись небольшим количеством топлива, которого не могло хватить до места назначения, потребовался сообщник. Им стал родной брат пилота, Иоганн. Примерно в 40 км от Аугсбурга, у сельского стадиона, он ожидал Франца с запасом бензина в канистрах. Поначалу все шло согласно плану — Франц посадил «Мессершмитт», совместными усилиями братья дозаправили самолет, и машина взлетела — теперь уже с двумя людьми на борту. Но в дело вмешалась погода — после пересечения границы с Францией самолет попал в полосу низкой облачности и тумана. Пытаясь найти подходящее место для посадки, Эттиль снизился, самолет врезался в холм и взорвался, не долетев до цели примерно 100 км. Оба брата погибли, а французской разведке пришлось довольствоваться изучением обгоревших обломков самолета. Впоследствии по настоянию германской стороны обломки были возвращены.

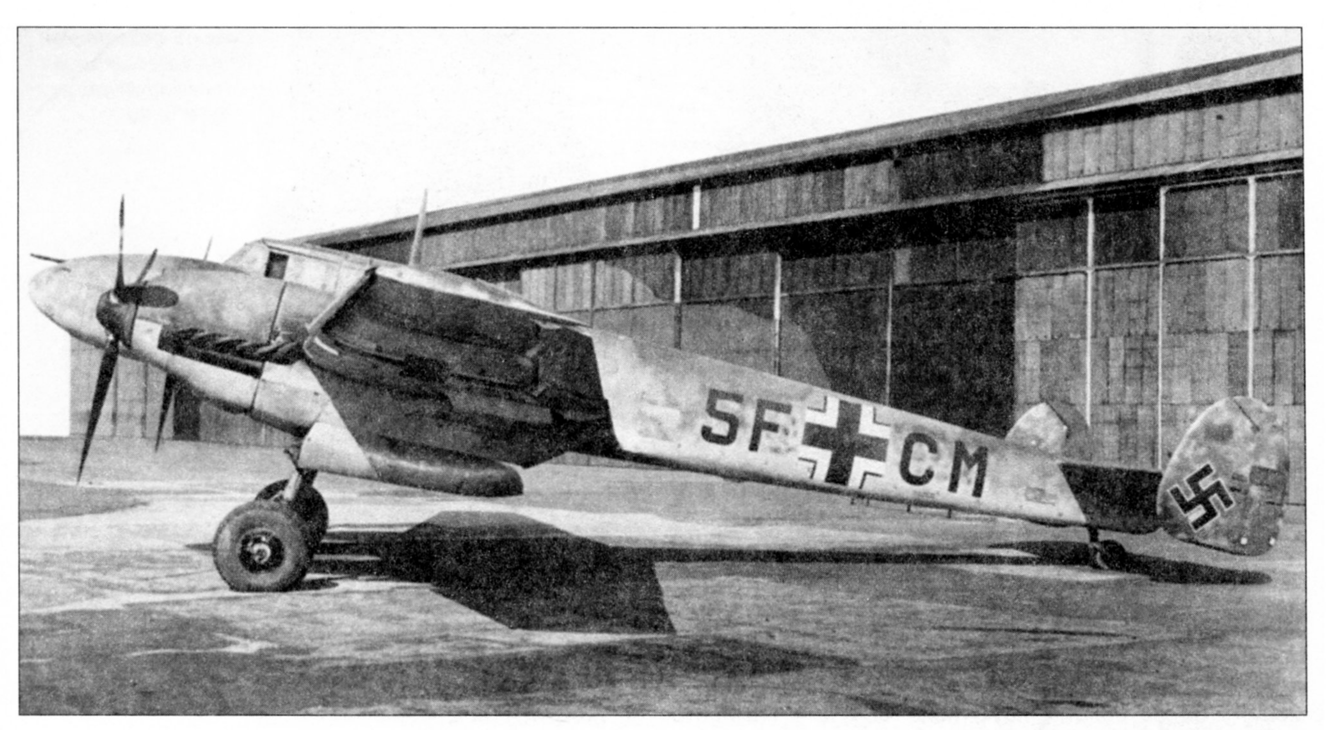
Вариант Bf 110С-2 отличался от предшественника составом радиооборудования — вместо радиостанции FuG IIIa при-

Сборка фюзеляжей Bf 110 на заводе «Мессершмидт» в Аугсбурге

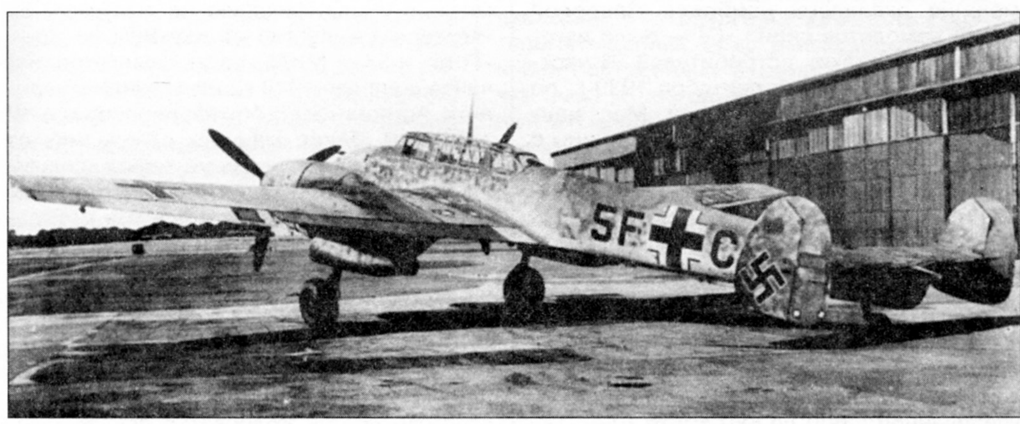
менили более современную FuG 10. Эта машина оказалась наиболее массовой среди самолетов серии «С» — было изготовлено 359 таких истребителей. В частности, 134 машины с сентября 1939 г. по январь 1940 г. выпустил завод «Мессершмитт АГ» (Wr.Nr. 3000-3133), 53 единицы с ноября 1939 г. по апрель 1940 г. — «Фокке-Вульф» (Wr.Nr. 2637, 2638, 2885-2892, 3203-3245). В первом квартале 1940 г. 95 Bf 110C-2 изготовила «Гота» (Wr.Nr. 2053-2147). Наконец, 77 самолетов этой модификации с мая до июля 1940 г. выпустил завод МИАГ (Wr.Nr. 3487-3563).

Самолеты модификации Bf 110C-3 имели вместо пушек MG FF усовершенствованные MG FF/M со скорострельностью, увеличенной с 600 до 680 выстр./мин. Такие самолеты не строились «с нуля», а переоборудовались в ходе капремонтов из машин Bf 110C-1. Точное количество прошедших переоборудование неизвестно, но было их не менее двух десятков.

Предполагалось, что место Bf 110C-2 на конвейерах займет новый вариант Bf 110D с увеличенным запасом топлива. Но в процессе подготовки его к производству оказалось, что промышленность не в состоянии наладить поставки в необходимом количестве топливных насосов, необходимых для обслуживания дополнительных топливных баков Bf 110D. Поэтому в серию внедрили «внеплановую» модификацию Bf 110C-4. Эти самолеты от «двоек» отличались пушками MG FF/M. Также на «четверке» впервые среди всех Bf 110 установили бронеспинки пилота и стрелка-радиста. Было изготовлено 155 самолетов Bf 110C-4, причем «Мессершмитт» эту модификацию не выпускал. 55 «четверок» выпустил «Фокке-Вульф», 46 — «Гота» и 54 — МИАГ. Часть самолетов, начиная с апреля 1940 г., изготовили в варианте истребителей-бомбардировщиков Bf 110C-4/B. Такие машины отличались от стандартных «четверок» не только наличием под фюзеляжем двух бомбодержателей ETC 500/IXb, но и более мощными моторами DB 601N (1250 л.с.), рассчитанными, в отличие от DB 601A, не на 87-октановый, а на 96-октановый бензин. Чтобы избежать ошибок при заправке топливом, на капоты моторов Bf 110C-4/B наносились буквы «N», являющиеся, помимо бомбодержателей, единственным внешним отличием этих самолетов. Количество построенных Bf 110C-4/B неизвестно, но, вероятно, их было не более трех десятков. Эксплуатировались они в 1-м и 2-м отрядах группы Erpr.Gr. 210 — испытательной части, занимающейся отработкой тактики боевого применения истребителей-бомбардировщиков. Немногим больше (39 единиц — 35 на заводе МИАГ и четыре — «Гота») было построено самолетов другого истребительно-бомбардировочного варианта — Bf 110C-7. Главным отличием этой модификации были удлиненные основные стойки шасси. Дело в том, что хотя бомбодержатели ETC 500 обеспечивали подвеску бомб калибра 500 кг, короткие стойки шасси Bf 110C-4/B не гарантировали безопасного расстояния от бомбы до поверхности ВПП. Это вынуждало ограничивать боевую нагрузку таких машин парой 250-кг бомб. А вот на «семерке» можно было бе-



Bf 110C-5 (зав. номер 2177) из дальнеразведывательного отряда 4./Aufkl.Gr. 14, 1940 г.



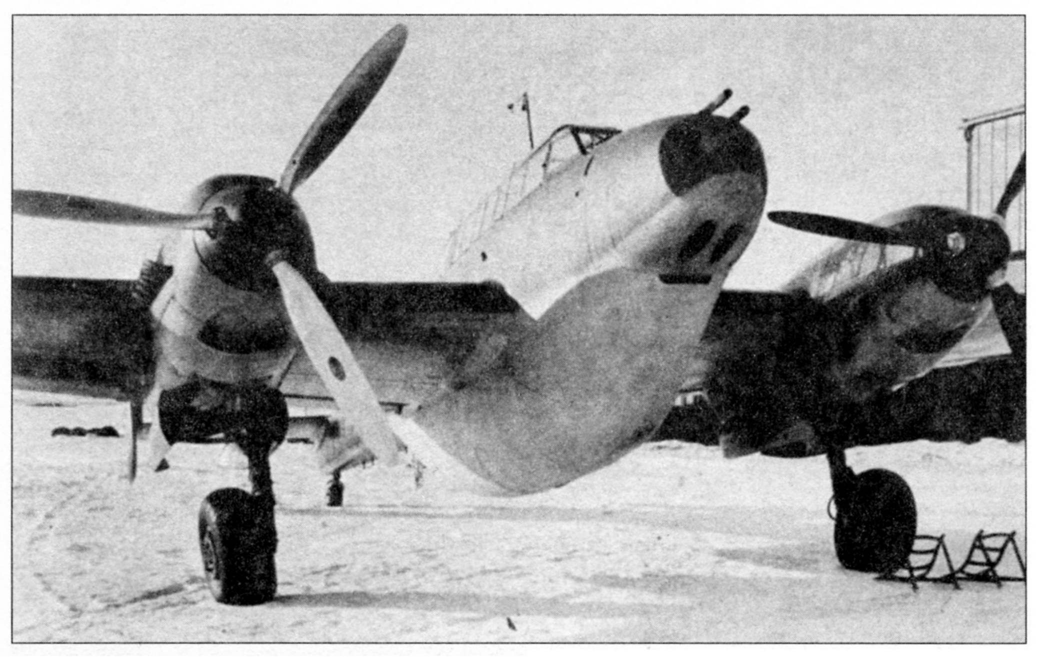
зопасно подвесить полутонные бомбы. Выпуск Bf 110C-7 начался в июле 1940 г.

Заложенная ещё в исходных тактико-технических требованиях идея создания самолета-разведчика на базе планера «церштерера» нашла свое воплощение в модификации Bf 110C-5. Этот вариант был лишен пушечного вооружения (пулеметы сохранялись), а вместо пушек оборудовался фотокамерой Rb 50/30 для плановой съемки, установленной за сиденьем пилота. С июня 1940 г. до января 1941 г. фирма «Гота» изготовила ровно сотню таких самолетов. Часть машин, получивших двигатели DB 601N, обозначалась Bf 110C-5/N. Наконец, в мае—июле 1940 г. «Гота» построила 12 самолетов Bf 110C-6 — на этих машинах вместо штатных 20-мм пушек установили по одной 30-мм пушке МК 101 в подфюзеляжной гондоле.

Некоторые самолеты Bf 110C применялись для испытаний различных систем вооружения. Наиболее интересной из них была дистанционно управляемая стрелковая установка FDL (Ferngerichte Drehringlafette) MG 81Z со спаркой 7,92-мм пулеметов. Самолет Bf 110C-1 Wr.Nr. 974 был оборудован двумя такими установками — снизу фюзеляжа и за кабиной стрелка.

С увеличенной дальностью

Как уже отмечалось, серийные Bf 110C имели дальность полета гораздо меньшую, чем требовалось по заданию. Такое положение вещей не устраивало высшее военно-политическое руководство Германии, готовившееся к непосредственному военному столкновению с Великобритани-



Bf 110D с характерным подфюзеляжным баком — «Дакельбаухом» («Брюхом таксы»)

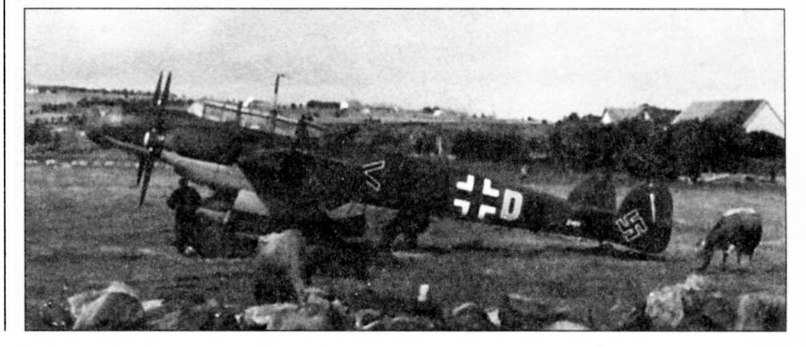
ей. 20 сентября 1939 г. Г. Геринг направил Э. Удету и Э. Мильху специальное письмо по этому поводу. В нем, в частности, говорилось: «Развитие тяжелых самолетов-истребителей следует вести в том направлении, чтобы они были способны охватить своим радиусом действия все воздушное пространство над Англией». Единственным способом увеличить дальность полета для Bf 110 было применение дополнительных топливных баков (ДТБ). Конструкторы разработали для него оригинальный подфюзеляжный бак, получивший из-за специфической формы название «Дакельбаух» (Dackelbauch — «брюхо таксы»).

26 марта 1940 г. впервые поднялся в воздух самолет Wr.Nr. 3134 — прототип варианта Bf 110D-0. Самолет получил новые, более мощные двигатели DB 601Aa (1175 л.с.) и усиленные стойки шасси, а в комплект бортового оборудования была включена надувная спасательная лодка. В серии строились две модификации — Bf 110D-0/R1 и Bf 110D-0/R2, отличающиеся составом подвешиваемых ДТБ. Первая из них несла «Дакельбаух» емкостью 1050 л топлива и 106 л масла, а также два подкрыльных сбрасываемых ДТБ емкостью по 900 л (разработки фирмы «Юнкерс»). Вторая имела лишь подкрыльные баки, а вместо «Дакельбауха» — небольшой дополнительный маслобак (75 л). Причиной отказа от «Дакельбауха» в большинстве исследований называется его пожароопасность — мол, он взрывался буквально от одного попадания. Но официальные документы рейхсминистерства авиации не содержат каких-либо намеков на повышенную опасность самолетов с подфюзеляжными баками. Да и впоследствии такие баки широко применялись на машинах серии Bf 110E. Вероятно, причиной отказа от подфюзеляжных баков стала необходимость освободить место для бомбодержателей.

Завод «Мессершмитт» в Аугсбурге с марта по сентябрь 1940 г. выпустил 83 самолета Bf 110D-0. В июле-августе того же года 33 машины собрал «Фокке-Вульф». Самолеты выпуска этой фирмы без «Дакельбауха» иногда обозначались Bf 110D-1. 15 самолетов Bf 110D-0 (Wr.Nr. 3167, 3175, 3321-3324, 3336-3344) переоборудовали в истребительно-бомбардировочный вариант Bf 110D-0/B — на них вместо «Дакельбауха» установили пару бомбодержателей ETC 500/IXb.

Следом за «нулевой» серией «Мессершмитт» выпустил 73 самолета Bf 110D-2, представлявшего собой истребительно-бомбардировочный вариант, уже на заводе снабженный бомбодержателями ETC 500/IXb. При этом сохранялась топливная проводка варианта Bf 110D-0, что позво-

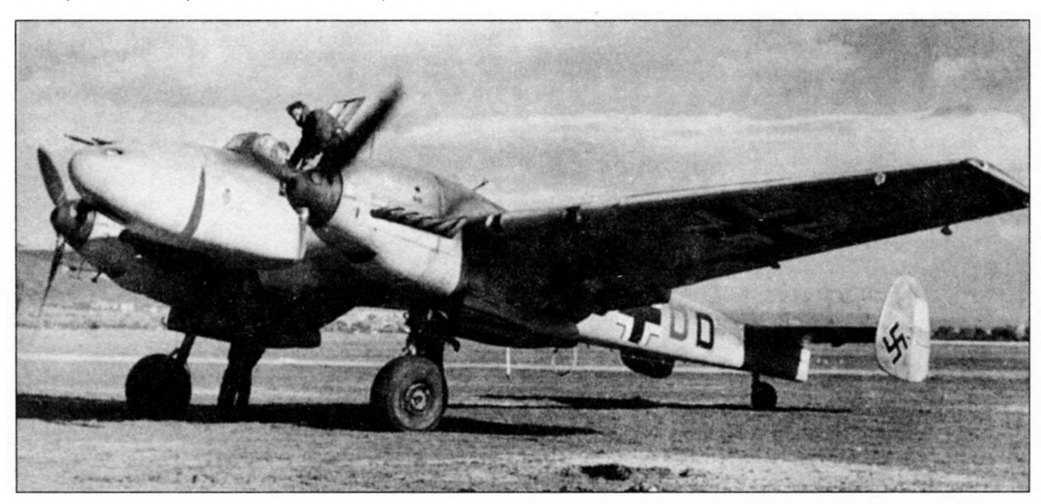
Bf 110D-0 из штаба группы I./ZG 76. Красный шеврон — эмблема самолета адъютанта группы. Вместо «Дакельбауха» машина несет 900-л подфюзеляжный сбрасываемый бак



Линия окончательной сборки самолетов Bf 110D-1

ляло в случае необходимости переоборудовать самолет для подвески «Дакельбауха». Штатным было применение двух 900-л подкрыльных ДТБ, но из-за хронической нехватки последних часто ограничивались лишь одним таким баком, подвешиваемым под фюзеляж — естественно, это исключало возможность подвески бомб.

Один самолет Bf 110D-2 (Wr.Nr. 2143) построили в варианте Bf 110D-2/N с моторами DB 601N. И хотя серийно такие машины не выпускались, впоследствии, в ходе капремонтов, двигатели этого типа получили многие «стодесятые» ранних модификаций. В частности, по состоянию на 22 января 1941 г. моторами DB 601N были оборудованы следующие самолеты: Bf 110C-1 — четыре единицы, Bf 110C-4 — 40, Bf 110C-5 — 12, Bf 110C-7 — 14, Bf 110D-0 — 18 и Bf 110D-3 — 28 единиц.



Bf 110D-3 из группы III/ZG 26. 1941 г.

Наиболее массовым вариантом модификации «D» стал Bf 110D-3, построенный в количестве 274 экземпляров (16 — на заводе «Мессершмитт», 70 — МИАГ и 168 — «Фокке-Вульф»). От «двойки» он отличался отсутствием топливной проводки для «Дакельбауха». Дополнительный маслобак емкостью 75 л, который ранее подвешивался под фюзеляжем, разместили внутри него, в хвостовой части. Самолет мог нести два 300-л или 900-л ДТБ под крылом, а усиленные бомбодержатели позволяли подвесить две бомбы калибра 1000 кг. Но проведенные испытания показали, что уже после семи взлетов с такой нагрузкой полностью изнашиваются покрышки колес, поэтому штатную нагрузку ограничили парой 500-кг бомб.

Шесть машин Bf 110D-0 (Wr.Nr. 3149-3151 и 3163-3165) переоборудовали в разведывательный вариант Bf 110D-4, по составу вооружения и оборудования соответствующий Bf 110C-5. Но в строевые части эти машины не попали, а использовались только как учебные.

Дальнейшее развитие Bf 110 привело к созданию многоцелевого варианта, способного выполнять функции как дальнего истребителя, так и истребителя-бомбардировщика. Модификация Bf 110E-0, выпуск которой начался на «Мессершмитте» в августе 1940 г., создавалась на базе планера Bf 110D-2. Для повышения эффективности бомбометания самолет снабдили прицелом Revi C/12D, обеспечивающим прицельный сброс бомб с пологого пикирования. Также применили оборонительную стрелковую установку усовершенствованной конструкции — теперь бортстрелку для ведения огня не нужно было поднимать обтекатель. Вместо двух отдельных сидений стрелка радиста (одно — для работы с радиостанцией, другое — для стрельбы из пулемета) установили одно, облегченной конструкции. В дополнение к подфюзеляжным бомбодержателям установили четыре подкрыльных ETC 50, рассчитанных на 50-кг бомбы. С 8 до 12 баллонов увеличили бортовой запас кислорода — все больше «стодесятых» попадали в части ночных истребителей, а те, как правило, действовали на большей высоте, чем «церштереры». Внесли и ряд других мелких усовершенствований.

Самолеты Bf 110E-0 и первые серийные Bf 110E-1 комплектовались двигателями DB 601A, впоследствии устанавливали моторы DB 601N. Самолеты Bf 110E-1 выпускались в течение года — с августа 1940 г. по август 1941 г. и лишь на заводе в Аугсбурге. Было построено 334 таких самолета. Примерно 40% выпущенных Bf 110E-1 комплектовались оборудованием для подвески «Дакельхауба», остальные могли нести лишь подкрыльные баки. Самолеты с «Дакельхаубом» принадлежали к первым сериям «единички» — впоследствии, выполняя указание Гитлера, требовавшего выпускать все «церштtереры» в варианте истребителя-бомбардировщика, от подфюзеляжного бака отказались. В рамках варианта Bf 110E-1 выпускались модификации Bf 110E-1/U1 — ночной истребитель с инфракрасным детектором (о таких самолетах чуть ниже) и Bf 110E-1/U2 — трехместный вариант, в состав экипажа которого входил офицер воздушного наведения, выполнявший также функции штурмана. При помощи модификационного комплекта самолет мог быть переоборудован в вариант Bf 110E-1/R2 с подфю-

Bf 110E-1 на полевом аэродроме

Заправка Bf 110E-1 из группы II/NJG 1

зеляжными бомбодержателями ETC 1000 вместо штатных ETC 500 (подкрыльные ETC 50 при этом снимались). Модификационные комплекты R1 и R3 предусматривали установку дополнительного бронирования.

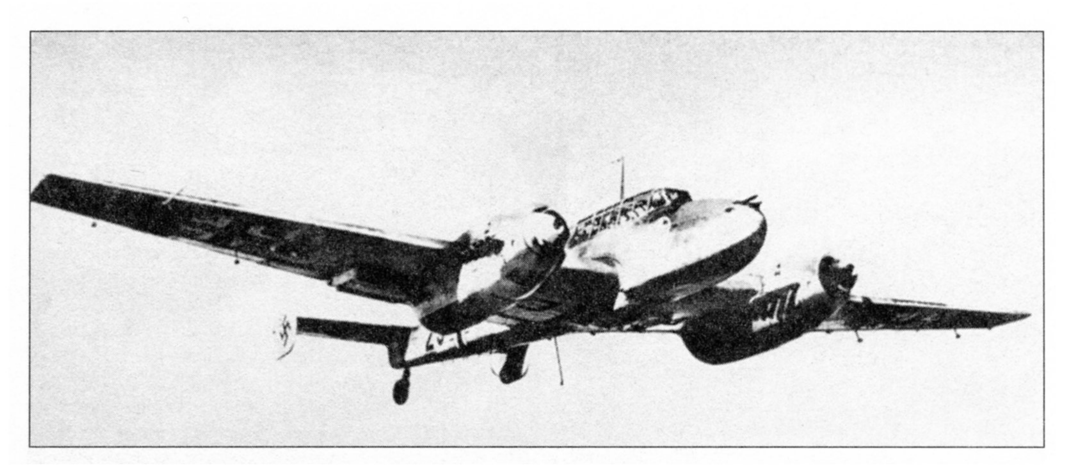
30 Bf 110E-1 (шесть в феврале 1941 г. и 24 — в июне—июле) переоборудовали в буксировщики тяжелых транспортных планеров Me 321. Для буксировки одного такого планера требовались усилия трех «стодесятых». При переоборудовании, кроме установки зацепов для буксировочных тросов, с самолетов сняли пушки, бронезащиту и оборудование для подвески топливных баков. Испытания системы, получившей «чисто арийское» название Troika-Schlepp («упряжка-тройка») показали её неэффективность, и с весны 1942 г. для буксировки Me 321 начали применять самолеты He 111Z. А буксировщики Bf 110 были переданы в учебные части.

Самолет Bf 110E-2 был внедрен в производство в октябре 1940 г. и отличался от «единички» лишь незначительными деталями. Было выпущено 322 такие машины (30 «Мессершмиттом», 61 «Готой», 21 «Фокке-Вульфом» и 210 — МИАГ). Для операций в Северной Африке часть самолетов в апреле—октябре 1941 г. модифицировали в вариант Bf 110E-2/trop, отличающийся наличием противопыльных фильтров на воздухозаборниках двигателей, уплотнениями выходов стволов оружия, противосолнечными шторками в кабине, увеличенными маслорадиаторами. Наконец, с февраля по ноябрь 1941 г. фирма «Гота» выпустила 200 разведчиков Bf 110E-3, лишенных пушек и подфюзеляжных бомбодержателей, но оборудованных аэрофотоаппаратом Rb 50/30. Часть таких самолетов дополнительно вооружили двумя неподвижными пулеметами MG 17, стреляющими назад. Несколько разведчиков выпустили в «тропическом» варианте — Bf 110E-3/trop.

Планы руководства люфтваффе предполагали, что уже с 1941 г. на смену Bf 110 будет постепенно внедряться новый «церштерер» — Me 210, разрабатывающийся Вили Мессершмиттом с 1939 г. В ожидании этого производство «стодесятого» начало сворачиваться — если в 1940 г. выпустили 1231 такой самолет, то в 1941-м — лишь 786 (из них 200 разведчиков). В декабре 1941 г. выпуск Bf 110 и вовсе остановили, но из-за проблем с Me 210 в феврале 1942 г. производство «стодесятых» было восстановлено. Параллельно продолжалось и совершенствование их конструкции.

Все прежние усовершенствования, внесенные в конструкцию Bf 110, неминуемо

Тропическая модификация Bf 110E, отличающаяся увеличенными маслорадиторами и противопыльными фильтрами. Эта машина попала не в Северную Африку, а в Норвегию, где служила в отряде 13.(Z)/JG 5

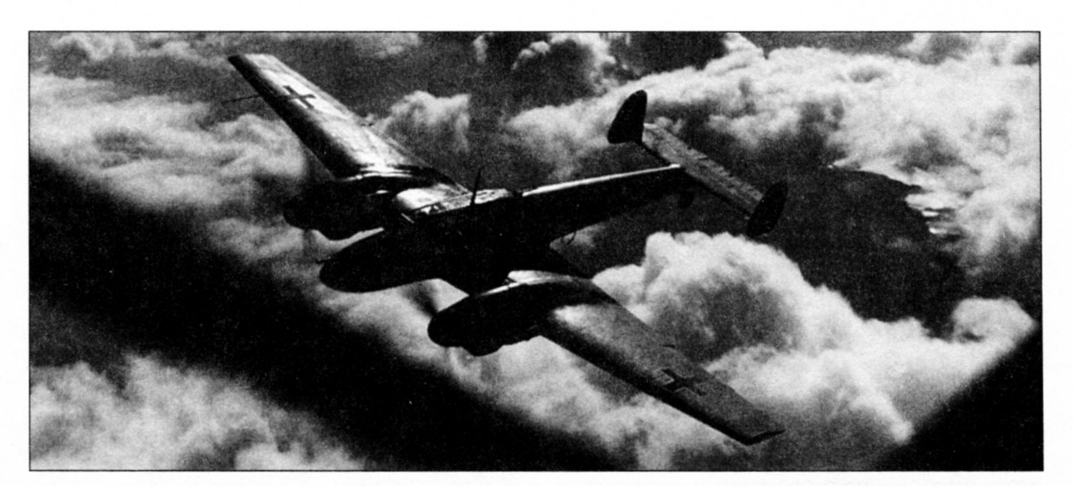


Самолет Bf 110E в полете. Самолет оборудован подфюзеляжными бомбодержателями ETC 500/IXb и подкрыльевыми ETC 50

вели к увеличению его массы, а следовательно — к ухудшению скоростных характеристик. Способом радикально улучшить эти параметры было применение более мощных двигателей, что и сделали на модели Bf 110F, установив моторы DB 601F взлетной мощностью 1350 л.с. Предсерийные Bf 110F-0 соответствовали Bf 110E-0 — естественно, за исключением моторов и увеличенных размеров маслорадиаторов. Вариант Bf 110F-1 характеризовался усиленной защитой экипажа: пилот получил 57-мм лобовое и 35-мм боковые бронестекла, 12-мм бронеплиту спереди и 8-мм бронеспинку; стрелок также защищался бронестеклом и бронеспинкой. Такие самолеты в штатном варианте оборудовались двумя подфюзеляжными бомбодержателями ETC 500/IXb и четырьмя подкрыльными ETC 50/VIIId. В декабре 1941 г. начался выпуск варианта Bf 110F-2, внешне отличающегося лишь отсутствием подфюзеляжных бомбодержателей. А вот внутри различия были гораздо более существенными — в кабине за креслом пилота установили противокапотажную раму, заменили большинство навигационных приборов, а на последних сериях вместо пулемета MG 15 установили спарку MG 81Z. До ноября 1942 г. вы-

Разведчик Bf 110F-3 (тропическая модификация) из отряда 2./Aufkl.Gr. 14. Северная Африка, лето 1942 г.

Bf 110F-2 из отряда 13.(Z)/JG 5 в полете над норвежским побережьем



пустили 190 Bf 110F-2, из них первых пять выпустила фирма «Гота», а остальные — завод Luther, филиал МИАГ. То же предприятие в июне—декабре 1942 г. изготовило 43 разведчика Bf 110F-3, отличавшихся от «двойки» установкой фотоаппарата Rb 50/30 вместо пушек.

Самолеты Bf 110F также применялись для испытаний новых видов оружия. В частности, на них испытывали пусковые установки 210-мм неуправляемых ракет Wr.Gr. 42. Самолет Bf 110V19 (Wr.Nr. 2656) — прототип модификации Bf 110F-2 — служил для испытаний 65-мм НАР RZ 65 класса «воздух—поверхность», запускаемых из подфюзеляжной 12-зарядной пусковой установки. Некоторые идеи по усилению вооружения были внедрены в войска — например один из предусмотренных для самолетов Bf 110F модификационных комплектов предусматривал установку подфюзеляжного контейнера с двумя 20-мм пушками MG 151/20 с боекомплектом 200 снарядов на ствол.

В новой ипостаси: ночные истребители

Применение «церштерера» в качестве истребителя-бомбардировщика или разведчика определялось заданием на его разработку. Но, как часто бывало в истории развития авиационной техники, Bf 110 пришлось взять на себя функции, которые изначально для него не предусматривались. Разворачивание во второй половине 1940 г. британских налетов на территорию рейха и оккупированных стран, а с середины 1942 г. — начало массированных бомбардировок американской авиацией, со всей остротой поставило вопрос о необходимости создания эффективного ночного истребителя, способного бороться с армадами вражеских «бомберов» в темное время суток. В люфтваффе части ночных истребителей были созданы уже в 1938 г., но на их вооружении состояли одномоторные бипланы Ar 68 — устаревшие слабовооруженные одноместные самолеты, все ночное оборудование которых сводилось к пламегасителям на выхлопных патрубках двигателей. Для того же, чтобы «ночники» были сколь-нибудь эффективными, требовалась машина с мощным пушечным вооружением и специальным оборудованием для обнаружения целей. Естественно, такая машина должна быть двухместной — для работы с аппаратурой обнаружения целей нужен был оператор. А разместить все это — мощное вооружение, спецоборудование и двух членов экипажа — можно было лишь на двухмоторном самолете. И в этом отношении Bf 110 подходил идеально.

Первые попытки приспособить «церштерер» для роли ночного истребителя имели место осенью 1940 г., когда появилась модификация Bf 110D-1/U1, оборудованная инфракрасным детектором (т.н. Spanner-Anlage). Такой прибор, установленный в верхней носовой части самолета, позволял обнаружить вражеский бомбардировщик по тепловому излучению, наиболее интенсивному в области выхлопных патрубков двигателей. Индикатор — т.н. Q-Rohr — находился перед кабиной экипажа и представлял собой небольшой круглый экран, на котором обнаружение вражеского самолета отмечалось светящейся полосой. Естественно, до полноценного прибора ночного видения такому устройству было ещё далеко, но до внедрения в авиацию радиолокационных станций Spanner-Anlage оставался единственным средством, помогающим обнаружить вражеские самолеты в темное время суток. Применили его и на следующей импровизированной модификации ночного истребителя — самолете Bf 110E-1/U1.

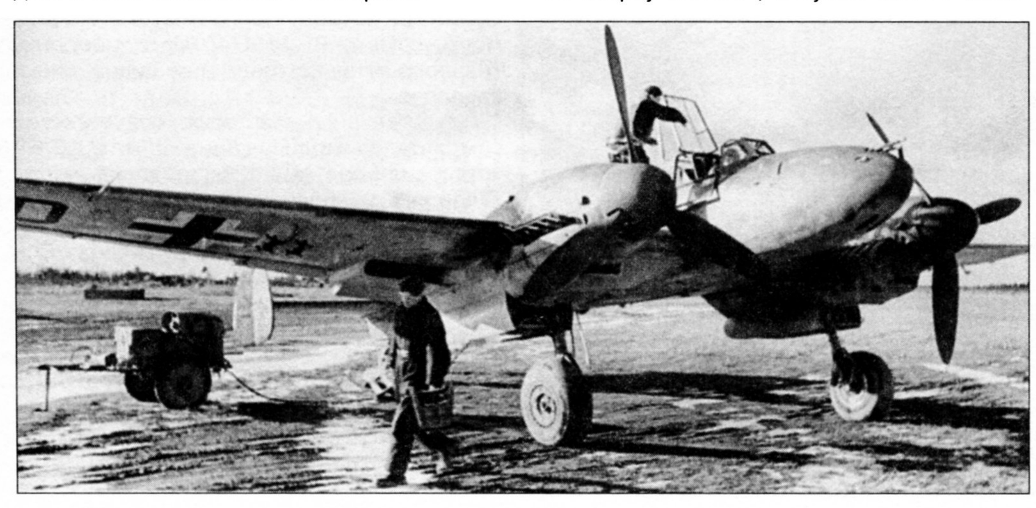
Первым полноценным ночным вариантом «стодесятого» стал Bf 110F-4. Некоторым изменениям подвергся планер само-

лета — для облегчения полета на одном работающем двигателе была увеличена площадь рулей направления и их триммеров. Самолеты этой модификации уже на заводе оборудовались подфюзеляжным контейнером с двумя 20-мм пушками MG 151/20 либо 30-мм МК 108 (в последнем случае боекомплект состоял из 100 снарядов на ствол). Под крылом самолет мог нести два 300-л ДТБ.

Вариант Bf 110F-4 строился с декабря 1941 г. по декабрь 1942 г. фирмой «Гота» (выпущено 279 самолетов), причем в мае 1942 г. начался выпуск подварианта Bf 110F-4a — первого «стодесятого», оборудованного радаром. РЛС FuG 202 (Lichtenstein BC) работала на частоте 490 МГц и имела мощность в импульсе 1,5 кВт. Дальность обнаружения воздушной цели составляла всего 1,5—2 км, но если самолеты взаимодействовали с наземными РЛС, предварительно выводящими их на цель, перехваты в большинстве случаев были успешными. На этой модификации встроенные пушки MG FF были заменены на MG 151/20 (боекомплект 300 снарядов для левого орудия и 360 — для правого). Дополнительное оборудование существенно увеличило взлетный вес машины, к тому же её аэродинамику портили дипольные антенны радара. Поэтому максимальная скорость Bf 110F-4a упала до 470 км/ч. Часть самолетов, получивших обозначение Bf 110F-4/U1, с лета 1943 г. оборудовалась установками Schrage Musik (буквально — «наклонная музыка», т.е. джаз). Такая установка состояла из двух пушек MG FF либо МК 108, установленных в задней кабине и стреляющих наклонно вперед-вверх. При этом пулемет MG 15 снимали. Стрельбу вел летчик при помощи модифицированного прицела Revi C/12D. Самолет, оборудованный «Шраге Музик», атаковал вражеского бомбардировщика снизу, сам находясь в зоне наименьшего обстрела.

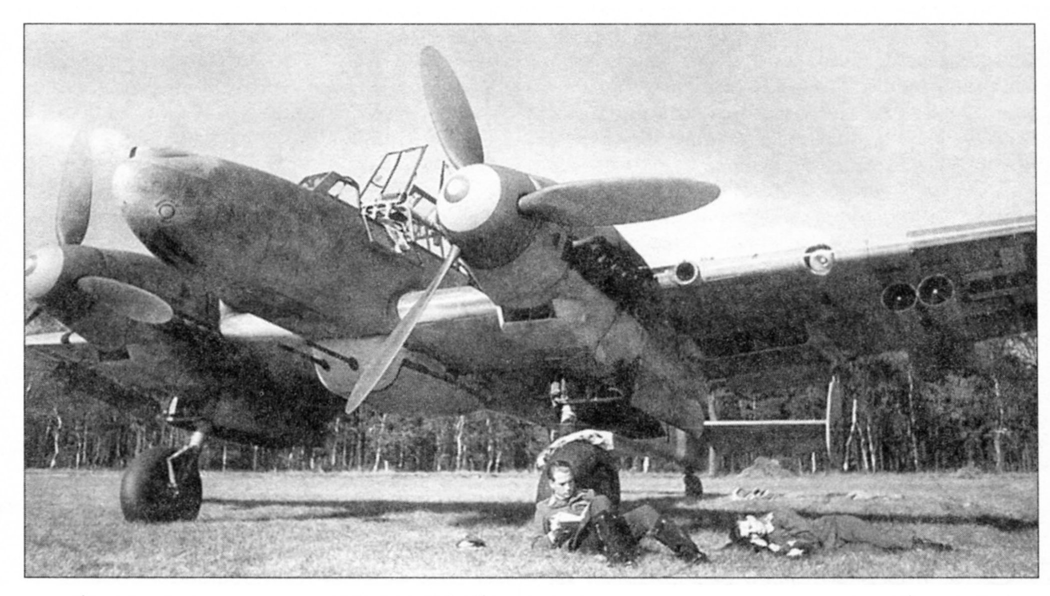
Создание следующего варианта «стодесятого» — Bf 110G — было обусловлено двумя факторами: с одной стороны, удачным опытом модернизации истребителя Bf 109F, после оборудования новым двигателем DB 605 получившим обозначение Bf 109G, а с другой — трудностями с внедрением в серию самолета Me 210. Ещё в июне 1941 г. фирма «Мессершмитт АГ» предложила оборудовать планер самолета Bf 110F моторами DB 605B-1 мощностью 1475 л.с., но не встретила заинтересованности со стороны рейхсминистерства авиации. Но в январе 1942 г. позиция руководства люфтваффе изменилась. Поскольку стало ясно, что получить в ожидаемые сроки нужное количество Me 210 не удастся, плану дальнейшей модернизации «стодесятого» был дан «зеленый свет». Предполагалось создать сразу четыре модификации машины с мотором DB 605: истребитель-бомбардировщик Bf 110G-1, истребитель дальнего действия Bf 110G-2, разведчик Bf 110G-3 и ночной истребитель Bf 110G-4. Но все началось с постройки заводом «Гота» предсерийной партии из шести машин Bf 110G-0, выпущенных в мае 1942 г. От производства Bf 110G-1 отказались, и в серию первым пошел Bf 110G-2. Выпуск таких самолетов заводом «Лютер» начался в декабре 1942 г., а до марта 1944 г. было изготовлено 797 Bf 110G-2.

Серийные машины Bf 110G-2 оборудовались двигателями DB 605B-1 либо DB 605A-1. Вооружение первоначально соответствовало варианту Bf 110F-2: две пушки MGFF, четыре пулемета MG 17 в носовой части самолета и один MG 15 — у стрелка. С февраля 1943 г. самолеты оборудовались усовершенствованной радиостанцией FuG 10P вместо прежней FuG 10. Примерно в то же время изменили состав вооружения, поставив взамен MG 15 спарку MG 81Z, а пушки MG FF заме-

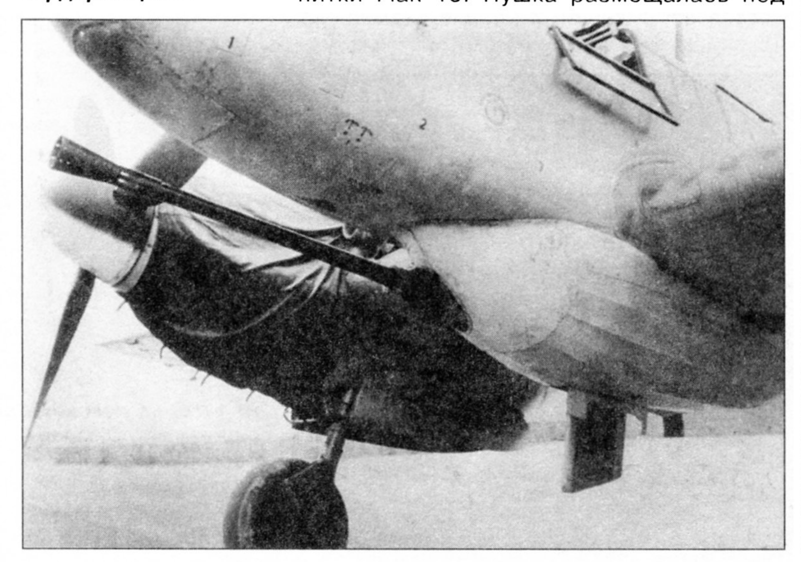


Bf 110G на полевом аэродроме. Самолет оборудован подкрыльевыми бомбодержателями ETC 50

Экипаж отдыхает у немецкого истребителя Мессершмитт Bf 110G-2, вооруженного реактивными снарядами WrGr.21

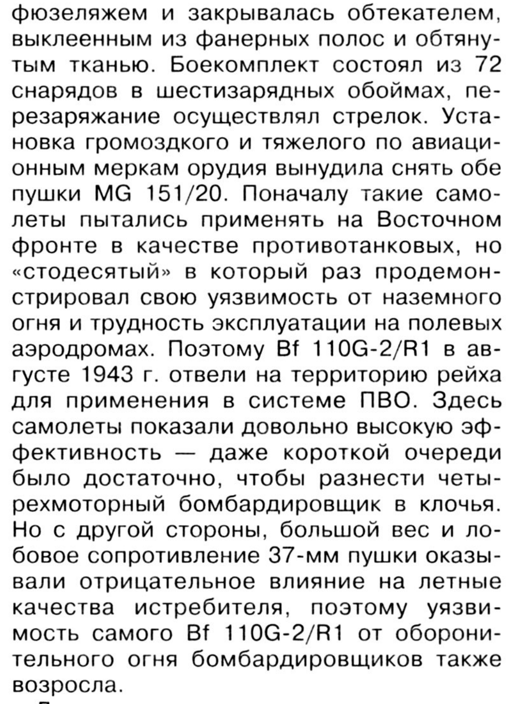


37-мм пушка BK 3,7 (Flak 18), установленная под фюзеляжем самолета Bf 110G-2/R1. Пушка была очень эффективной против стратегических бомбардировщиков союзников, однако увеличение веса самолета и дополнительное воздушное сопротивление обтекателя пушки ухудшили летные характеристики истребителя, делая его особенно уязвимым при бое с истребителями эскорта бомбардировщиков



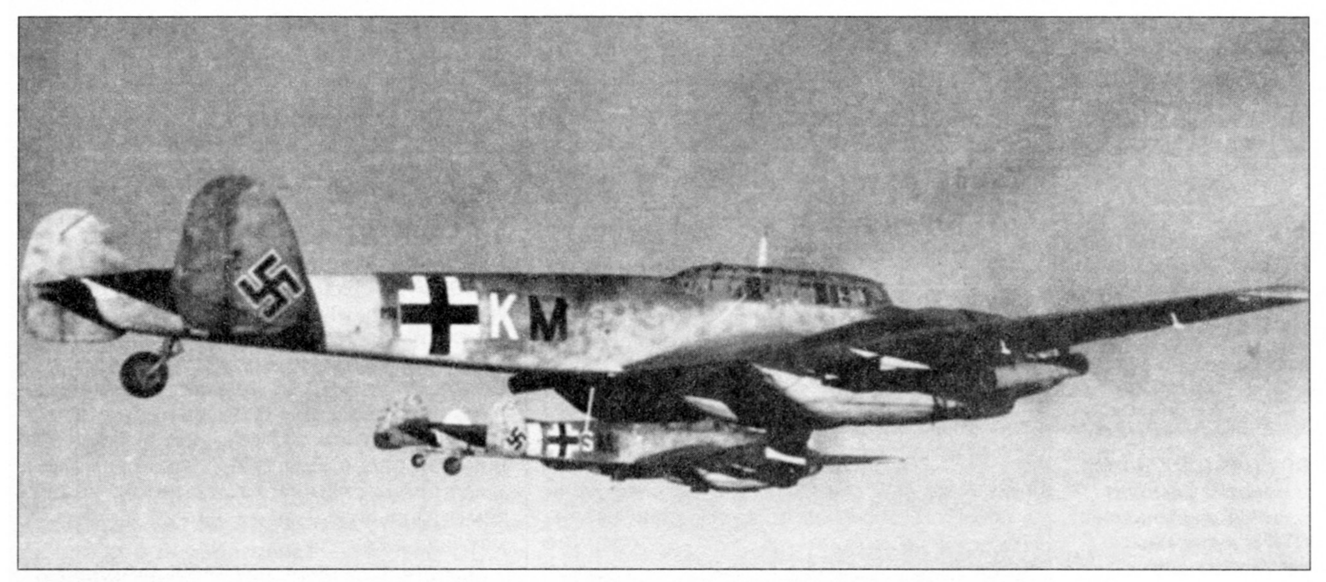
нив более совершенными MG 151/20 (боекомплект 400 снарядов на левую пушку и 350 — на правую). Летом 1943 г. вновь обновили радиооборудование, заменив FuG 10P на FuG 16ZY — эта радиостанция отличалась повышенной помехоустойчивостью, необходимой для обеспечения бесперебойной связи с наземными постами наведения.

Для самолетов Bf 110G-2 было разработано множество модификационных комплектов, главным образом для усиления их вооружения. В частности, комплект M1 предусматривал установку подфюзеляжного контейнера с двумя 20-мм пушками MG 151/20, а M5 — четырех подкрыльных пусковых установок Wr.Gr. 21 для 210-мм НАР. Весьма интересным был вариант Bf 110G-2/R1, вооруженный 37-мм пушкой BK 3,7 — авиационной модификацией зенитки Flak 18. Пушка размещалась под фюзеляжем и закрывалась обтекателем, выклеенным из фанерных полос и обтянутым тканью. Боекомплект состоял из 72 снарядов в шестизарядных обоймах, перезаряжание осуществлял стрелок. Установка громоздкого и тяжелого по авиационным меркам орудия вынудила снять обе пушки MG 151/20. Поначалу такие самолеты пытались применять на Восточном фронте в качестве противотанковых, но «стодесятый» в который раз продемонстрировал свою уязвимость от наземного огня и трудность эксплуатации на полевых аэродромах. Поэтому Bf 110G-2/R1 в августе 1943 г. отвели на территорию рейха для применения в системе ПВО. Здесь самолеты показали довольно высокую эффективность — даже короткой очереди было достаточно, чтобы разнести четырехмоторный бомбардировщик в клочья. Но с другой стороны, большой вес и лобовое сопротивление 37-мм пушки оказывали отрицательное влияние на летные качества истребителя, поэтому уязвимость самого Bf 110G-2/R1 от оборонительного огня бомбардировщиков также возросла.



Для улучшения высотных характеристик самолета на модификации Bf 110G-2/R2 установили систему форсирования двигателей GM 1, обеспечивающую впрыск закиси азота. Бак системы вмещал 400 л, которых хватало на 45 минут работы. Вся система изрядно утяжеляла самолет — она весила 615 кг. Поэтому с Bf 110G-2/R2 снимали задний пулемет, часть бронезащиты и механизм бомбосбрасывателя.

Пулеметы винтовочного калибра были недостаточны для борьбы с тяжелыми бомбардировщиками. Поэтому вооружение модификации Bf 110G-2/R3 радикально усилили, установив взамен четырех



Вверху: Bf 110G-2/M1/M5 в полете
Слева: «тропическая» модификация Bf 110G-2. Самолет несет 300-л подкрыльевые топливные баки. 1943 г.

MG 17 в верхней носовой части самолета пару 30-мм пушек МК 108 с боекомплектом 135 снарядов на ствол. Такая модификация появилась в декабре 1943 г. А вариант Bf 110G-2/R4 имел встроенное вооружение как на R3 плюс 37-мм пушку ВК 3,7* в подфюзеляжном контейнере. Наконец, Bf 110G-2/R5 представлял собой комбинацию R2 и R3, т.е. системы GM 1 и встроенных пушек МК 108.

В январе—сентябре 1943 г. на заводе «Гота» выпускался разведчик Bf 110G-3 (построено 172 машины). Подобно прежним разведывательным вариантам «стодесятого», он не имел встроенного пушечного вооружения и оборудовался аэрофотоаппаратом Rb 50/30. Кроме того, «истребительная» радиостанция была заменена рацией FuG 17, способной работать в сетях сухопутных войск. Часть самолетов выпустили в варианте Bf 110G-3/R3, на котором пулеметы были заменены парой пушек МК 108. Некоторое количество Bf 110G-3 после замены их в разведывательных частях на более современные самолеты (прежде всего Me 410) прошли переоборудование в истребительный вариант, получив вместо АФА пару пушек MG 151/20. Такие машины, обозначавшиеся Bf 110G-3/U1, применялись в системе ПВО рейха.

Последней серийной и к тому же наиболее массовой моделью Bf 110 стал ночной истребитель Bf 110G-4, выпускавшийся с января 1943 г. до 22 февраля 1945 г. Было изготовлено 1850 таких самолетов.

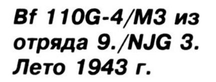
* ВК — от Boardkanone, т.е. «бортовая пушка». Так обозначались в Германии авиационные пушки калибром свыше 30 мм

Bf 110G-2/R7/R8/M5 в полете. Самолет несет подкрыльевые ПТБ и пусковые установки для 210-мм ракет WrGr.21

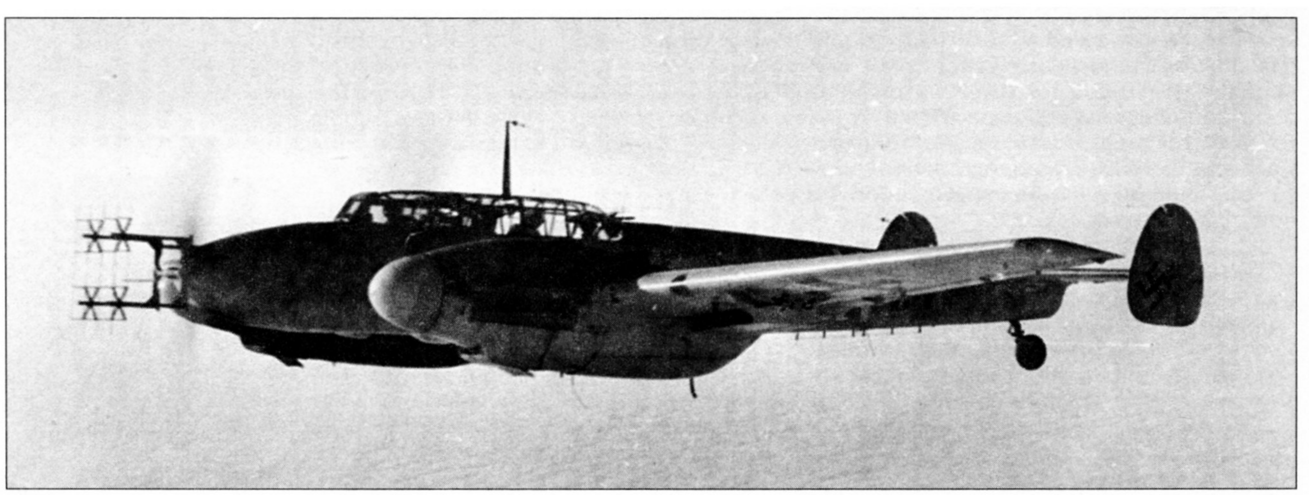
Планер этого варианта в основном соответствовал Bf 110G-2. Изменения были минимальными — установили кили увеличенной площади и частично деревянной конструкции, усилили бронезащиту. А вот «начинка» самолета кардинально отличалась — стандартным для Bf 110G-4 стал радар, устанавливалось и другое прицельно-навигационное оборудование для обеспечения ночных перехватов. Эволюция радиолокационного оборудования в Германии велась довольно высокими темпами. Только что созданный и запущенный в серию в феврале 1942 г. радар FuG 202 Lichtenstein BC быстро устарел, и на первых Bf 110G-4 устанавливали РЛС FuG 212 Lichtenstein C1. Эта станция работала на той же частоте, что и предшественница, и имела такую же антенную систему, но совершенно новые передатчик, приемник и устройство отображения информации. Характеристики FuG 212 были признаны неудовлетворительными, и такие станции устанавливались лишь на небольшом числе Bf 110G-4. Летом 1943 г. появился новый радар FuG 220 Lichtenstein SN2, созданный с применением компонентов (передатчика, приемника и устройства переключения антенн) станции обнаружения надводных целей FuG 213 Lichtenstein S. FuG 220 работал на частоте 91 МГц, а его устройство отображения информации состояло из двух индикаторов: на одном отображалось направление на цель, а на другом — её относительная высота. Станция существовала в нескольких вариантах, отличающихся типом антенной системы. Так, FuG 220b имела антенную систему из четырех пар горизонтальных диполей, установленных в носовой части самолета, — подобную антеннам FuG 202, но гораздо больших размеров. У FuG 220d диполи устанавливались под углом 45°. В большинстве случаев совместно со станцией FuG 220 работал радар FuG 212 — такие самолеты имели в носовой части две антенные системы (большую — для FuG 220 и малую — для FuG 212).

В 1943 г., после изучения британского бомбардировщика, разбившегося у г. Розендаль в Голландии, германскими специалистами был спроектирован радар FuG 221a Rosendahl-Halbe, работавший в диапазоне частот 190-220 МГц. Он предназначался для обнаружения излучения британского радара Monica, устанавливаемого на бомбардировщиках. Такие станции монтировались на самолеты Bf 110G-4/U6. Но FuG 221a применялся относительно недолго — его вытеснили более совершенные пеленгаторы. В частности, для обнаружения излучения «Моники» создали станцию FuG 227 Flensburg, а работа радаров H2S обнаруживалась станцией FuG 350 Naxos Z. Такие пассивные системы оказались довольно эффективными — они позволяли обнаруживать вражеские бомбардировщики на расстоянии до 50—70 км.

Как и прежние модели «стодесятого», вариант Bf 110G-4 имел множество модификаций. В частности, в июне 1943 г. было выпущено десять первых самолетов Bf



Bf 110G-4/M3 из отряда 9./NJG 3. Лето 1943 г.

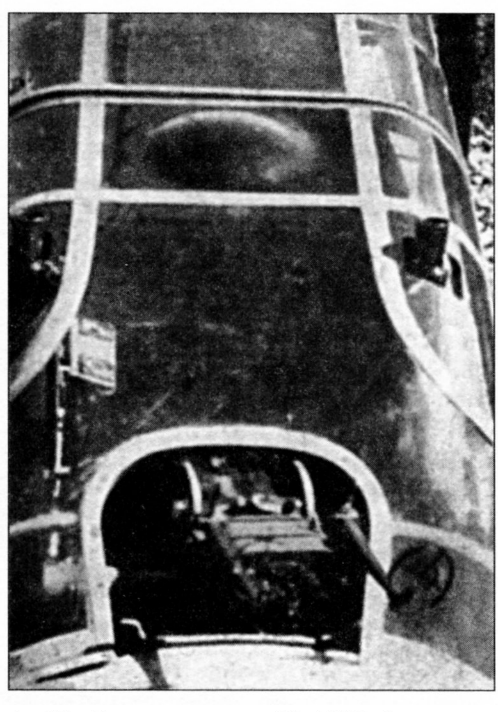


110G-4/U7 с системами GM 1. Эта модификация позиционировалась как Mosquito-Jager («охотник за Москито»). Но поскольку британские разведчики-целеуказатели «Москито», как правило, действовали на высотах до 8000 м, в строевых частях систему GM 1 часто снимали как ненужный балласт. В ноябре 1944 г. появилась модификация Bf 110G-4/U8, на которой вместо системы GM 1 установили дополнительный топливный бак емкостью 540 л и небольшой, 35-литровый, дополнительный маслобак. Такое решение позволило увеличить дальность полета примерно на 350 км.

Вариант Bf 110G-4/R3, так же как и Bf 110G-2/R3, имел вместо пулеметов MG 17 две пушки MK 108. Интересно, что пилоты-ночники восприняли такое усиление вооружения без особого восторга — они считали огневую мощь 30-мм пушек чрезмерной. Дело в том, что ночью огонь по самолету противника открывался, как правило, с расстояния порядка 100 м. После попадания нескольких снарядов MK 108 вражеский бомбардировщик мог взорваться в воздухе, что при таком малом расстоянии сулило неприятности самому истребителю. Для поражения «бомберов» считались вполне достаточными 20-мм пушки. К тому же расположение MK 108 перед кабиной вело к сильному загрязнению лобового стекла копотью и ослеплению пилота при стрельбе ночью — с этими явлениями пытались бороться, установив на лобовое стекло «дворник», а на стволы пушек — пламегасители.

Применялись на Bf 110G-4 и установки типа «Шраге Музик». Первые подобные установки появились в июле 1943 г. — они создавались непосредственно в частях. А в июле 1944-го начался серийный выпуск Bf 110G-4/R8 — эти самолеты уже на заводе получили пару MG FF в установке «Шраге Музик» (пулемет MG 81Z при этом не устанавливался). Применению более совершенных и скорострельных MG 151/20 препятствовала большая длина ствола — при их наклонной установке затруднялось покидание самолета с парашютом. Bf 110G-4/R8 также имели две пушки MK 108 в верхней носовой части самолета и пару MG 151/20 — в нижней.

Самолет Bf 110G-4 считался весьма удачным ночным истребителем с хорошей маневренностью и достаточными скоростными характеристиками. Но он имел существенный недостаток — малый запас топлива, ограничивающий продолжительность боевого вылета 80—90 минутами. Поэтому производство «стодесятых» постепенно сворачивалось, а на смену им в ночных истребительных частях приходили He 219 и истребительные модификации



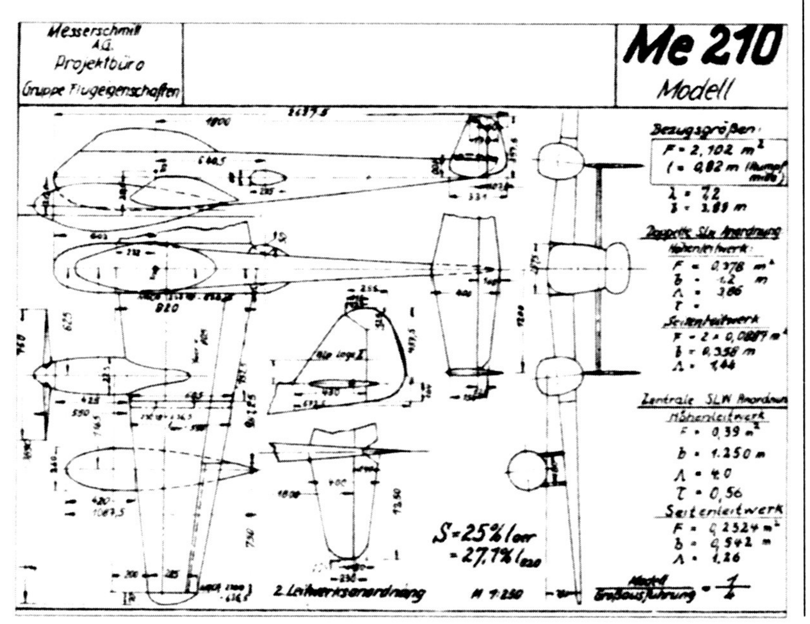
Задняя часть кабины ночного истребителя Bf 110G. За стрелковой установкой со спаренным 7,92-мм пулеметом MG 81Z видны стволы двух 20-мм пушек MGFF в наклонной установке «шраге музик»

Ju 88. Тем не менее, Bf 110G-4 продержался в производстве практически до конца войны — последние 17 машин были изготовлены в феврале 1945 г. Общее же число построенных Bf 110 превысило 6000 единиц.

Нереализованной осталась ещё одна модификация Bf 110 — самолет Bf 110H. Эту машину предусматривалось оборудовать моторами DB 605E максимальной мощностью 1750 л.с., а, кроме того, внести в конструкцию целый ряд изменений: удлинить фюзеляж, увеличить вертикальное оперение, выполнив его из дерева, увеличить размах крыла, сделав его законцовки закругленными, сделать хвостовое колесо убираемым, снабдить фонарь кабины устройством аварийного сброса и пр. Официально разработка Bf 110H началась в декабре 1943 г. Предусматривалось создать несколько вариантов самолета: истребитель-бомбардировщик Bf 110H-1, «церштерер» Bf 110H-2, вооруженный тремя 30-мм пушками (двумя MK 108 и одной MK 101) и пулеметом MG 81Z, разведчик Bf 110H-3, ночной истребитель Bf 110H-4 с радаром FuG 220, наконец — одноместный дальний истребитель Bf 110H-5. Предполагалось, что прототип будет готов к марту 1944 г., но после интенсивных бомбежек завода «Гота», где велись работы по этой теме, и принятия т.н. «срочной истребительной программы», запретившей дальнейшую разработку двухмоторных поршневых истребителей (кроме Do 335), постройка прототипов Bf 110H прекратилась.

Me 210 — «церштерер» второго поколения

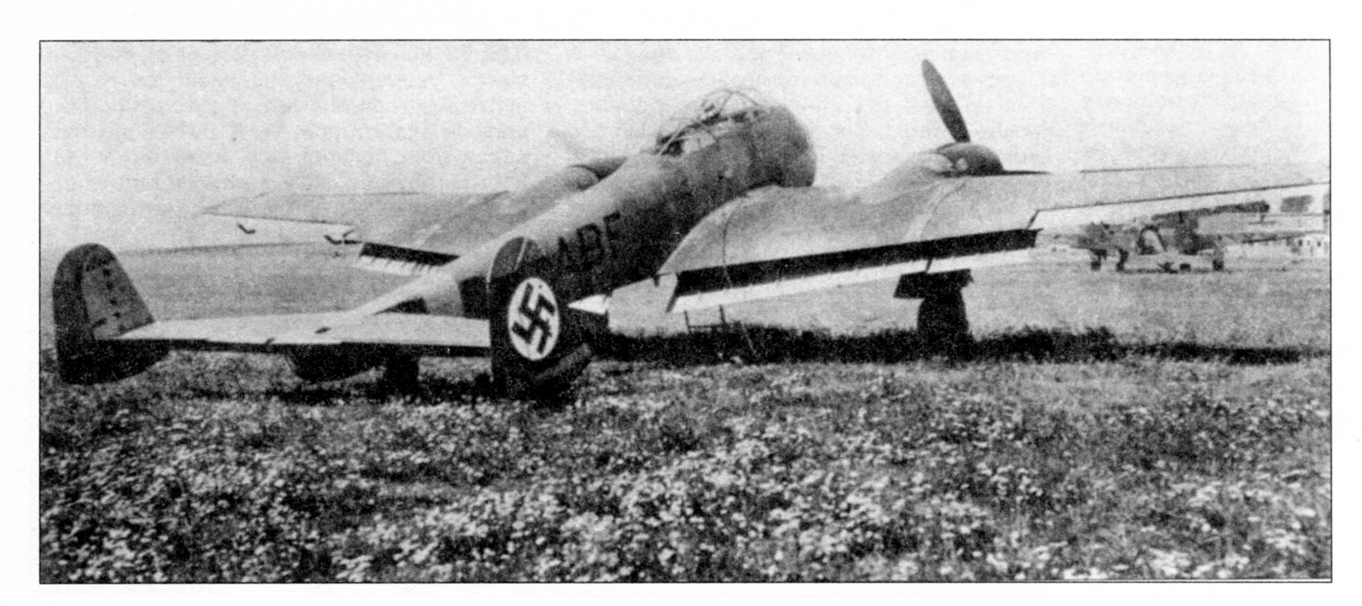
Для руководства люфтваффе характерным было перспективное планирование: едва успев принять на вооружение современный самолет, оно уже задумывалось о его замене. Так случилось и с «церштерерами». Программа 1938 г. — та самая, которая предусматривала разворачивание массового производства Bf 110, — одновременно предусматривала и разработку нового самолета для его замены. К «церштереру» второго поколения выдвигались весьма разнородные требования: помимо функций тяжелого истребителя, он должен был выполнять задачи дальнего разведчика и скоростного пикирующего бомбардировщика. Предполагалось, что новая машина будет отличаться высокой скоростью и хорошей маневренностью в сочетании с большой дальностью полета и мощным вооружением. Разработка, так же как и в случае с первым «церштерером», велась на конкурсной основе — конкурентом «Мессершмитта» стала фирма «Арадо». Но её самолет Ar 240 оказался неудачным, что открыло путь к полномасштабной разработке с перспективой серийного производства «мессершмиттовскому» Me 210. Впрочем, уверенность в таланте Вилли Мессершмитта к тому времени была настолько высокой, что самолет «Арадо» с самого начала рассматривался лишь как дублер. Фирме же «Мессершмитт», помимо заказа на разработку и изготовление опытных машин, был выдан контракт на подготовку серийного производства и предварительный запрос на поставку 1000 машин. Двумя параллельно работавшими конструкторскими группами было просчитано около 70 вариантов аванпроекта, прежде чем к концу 1938 г. пришли к окончательному, получившему обозначение P1060, а впоследствии — индекс Me 210. Полномасштабную разработку самолета возглавил главный конструтор Вальдемар Фойгт (Waldemar Voigt).



Чертеж продувочной модели Me 210

Новый «церштерер» внешне существенно отличался от Bf 110: кабина экипажа была сдвинута в нос короткого фюзеляжа, получивший характерные «тупые» очертания. Такое решение было обусловлено необходимостью улучшить обзор вперед-вниз, необходимый для атаки наземных целей. В носовой части фюзеляжа проделали два дополнительных окна, а приборные доски скомпоновали по бокам и ниже этих окон. Вместе с тем, «фамильное родство» угадывалось в двухкилевом оперении (правда, первоначально рассматривался и вариант с однокилевым оперением, подобным по очертаниям к оперению Bf 109). А вот в конструктивном отношении Me 210 весьма походил на прежние «мессершмиттовские» конструкции: однолонжеронное цельнометаллическое крыло с работающей обшивкой, фюзеляж, собранный из двух частей по вертикальному разъему. Новым было выполнение центроплана заодно с фюзеляжем, так, что лонжерон двутаврового сечения проходил через фюзеляж, а также применение моторам, сваренных из стальных труб. Для решения проблем недостаточной дальности полета, так сказывавшихся на эффективности Bf 110, «двестидесятый» получил почти вдвое больший запас топлива — 2420 л против 1270 л у предшественника.

Принципиально новым решением в области вооружения было применение дистанционно управляемых оборонительных пулеметных установок, монтируемых по бортам фюзеляжа. Ещё одним важным отличием от предшественника стало наличие внутрифюзеляжного бомбоотсека — такое решение позволяло повысить скорость и дальность полета с бомбовой нагрузкой за счет уменьшения лобового сопротивления. По сути, фюзеляж самолета проектировался «вокруг» бомбоотсека. Определяющим габариты стало требование размещения в нем двух 500-кг бомб. Таким образом, машина стала новым воплощением идеи, скорее, не «церштерера» в том виде, в каком был реализован Bf 110, а забракованной было концепции «кампцерштерера», т.е., самолета, сочетающего в себе качества тяжелого истребителя и бомбардировщика. Предполагалось, что такой самолет сможет заменить две совершенно различные машины — «церште-



Первый прототип Ме 210V1 в ранней конфигурации — с двухкилевым оперением. Лето 1939 г.

рер» Bf 110 и пикирующий бомбардировщик Ju 87. Планом развития люфтваффе, одобренным 29 ноября 1938 г., предполагалось, что из 12 планировавшихся к формированию эскадр «церштереров» семь или восемь получат Ме 210. Ими же предполагалось перевооружить и все восемь эскадр пикировщиков. О значении, придававшемся новому изделию Мессершмитта, свидетельствует тот факт, что и одномоторными истребителями Bf 109 планировалось вооружить столько же эскадр — 16.

Работы над новым самолетом велись высокими темпами. Уже в конце 1938 г. был готов полномасштабный макет Ме 210, одобренный комиссией рейхсминистерства авиации. Летом 1939 г. завершилась постройка первого прототипа Ме 210V1 (Wr.Nr. 210001, гражданская регистрация D-AABF). Эта машина не имела дистанционно управляемых пулеметных установок. В качестве силовой установки применили двигатели DB 601A-1 мощностью 1050 л.с. С датой первого вылета прототипа источники расходятся — называют 2 либо 5 сентября. Пилотировал самолет доктор Герман Вюрмстер — тот же, что облетывал и Bf 110. Но если «стодесятый» произвел на Вюрмстера самое благоприятное впечатление, то Ме 210 оказался недостаточно устойчивым как в продольной, так и в поперечной плоскостях. Мощности двигателей было явно недостаточно для самолета весом 5300 кг, а кроме того, сильно вибрировал фюзеляж. По сути, лишь высокое мастерство пилота позволило спасти машину: Вюрмстер, пытаясь зайти на полосу заводского аэродрома, трижды промахнулся и решил садиться в поле. Посадка произошла с большой вертикальной скоростью, самолет фактически упал с высоты 4—5 м, но шасси, рассчитанное на гораздо больший вес, выдержало этот удар.

Причиной недостатков посчитали малую площадь килей, находившихся в турбулентных потоках, образованных пропеллерами, и не компенсировавших реактивные моменты винтов. Машину сразу же вернули на завод для внесения изменений, коснувшихся главным образом оперения: вертикальное оперение стало однокилевым, а размах стабилизатора увеличили. Уже 23 сентября модифицированная машина вновь поднялась в воздух.

В начале октября (8-го или 10-го числа) был облетан второй прототип Ме 210V2 (Wr.Nr. 210002, регистрация WL-ABEO). Машина отличалась от первой наличием макетов пулеметных установок и измененной формой задней части фонаря — для улучшения обзора стрелка её сделали более выпуклой. Первоначально Ме 210V2 летал с двухкилевым оперением — для сравнения с переделанным Ме 210V1. Хотя доработанная «единичка» все еще была недостаточно устойчивой, тем не менее превосходство однокилевого оперения было очевидным, и Ме 210V2 также получил такое оперение. Заодно на «двойке» установили консоли крыла с увеличенной

Ме 210V-4 стал первым в серии прототипов, получившим полный комплект стрелково-пушечного вооружения и в частности дистанционные установки FDL 131, оснащенные мощными крупнокалиберными пулеметами MG 131.

стреловидностью по передней кромке и аэродинамическими тормозами для бомбометания с пикирования. Все сделали весьма оперативно — переделанный Ме 210V2 возобновил испытания 11 ноября 1939 г. А вот Ме 210V3 в воздух вообще не поднимался — самолет использовали для наземных статических испытаний.

Наряду с фирменными летчиками-испытателями, уже в начале октября 1939 г. Ме 210 был облетан Густлом Нейдхардом (Gustl Neidhadt) и испытательного центра люфтваффе в Рехлине. В своем отчете, датированном 17 октября, он отмечал: «Обзор из кабины пилота самолета очень хорош. Эффективность рулей чрезвычайно высока. Продольная устойчивость неудовлетворительна. Равновесие по всем трем осям трудно восстановить...»

Всю зиму 1939/1940 гг. продолжались испытания двух прототипов. Вносимые по их результатам мелкие доработки не могли изменить главного — самолет оставался неустойчивым, а его поведение в воздухе — неудовлетворительным. Показательным является мнение одного из летчиков испытателей Карла Дойтша (Karl Doetsch): «Ме 210 оставался «вещью в себе», который своим поведением самым непостижимым образом игнорировал все наши усилия по улучшению пилотажных характеристик».

Особенно плохими были штопорные характеристики, и при выходе на большие углы атаки Ме 210 тут же сваливался на крыло. Горб фюзеляжа вызывал турбулентный поток, из-за которого начинался бафтинг* хвостового оперения. Но, несмотря на неблагоприятный ход испытаний, подготовка к серийному производству продолжалась. В середине 1940 г. началась сборка планеров 15 предсерийных Ме 210, хотя проблемы самолета все ещё не были решены. Эти полтора десятка машин предполагалось использовать для испытаний отдельных технических решений по Ме 210. В частности первый из них — Ме 210V4 — получил под центропланом крыла тормозные решетки для испытаний на пикирование. На Ме 210V5 и Ме 210V9 отрабатывали крылья с разными углами стреловидности и элероны с весовой компенсацией. Ме 210V6, V10 и V11, вышедшие на испытания в ноябре—декабре 1940 г., применялись для отработки электро- и радиооборудования, а также вооружения. На Ме 210V7 и V8 отрабатывалась наиболее рациональная конструкция шасси и противообледенительная система.

Весной 1941 г. на испытания вышли ещё пять предсерийных машин: Ме 210V12 служил для испытаний автоматических воздушных тормозов, на Ме 210V13 испытывались четырехлопастные винты, усовершенствованная противообледенительная система и автоматические жалюзи радиаторов, Ме 210V14 использовался для штопорных испытаний. Ме 210V15 служил для отработки радиооборудования, а Ме 210V16 — противообледенительной системы.

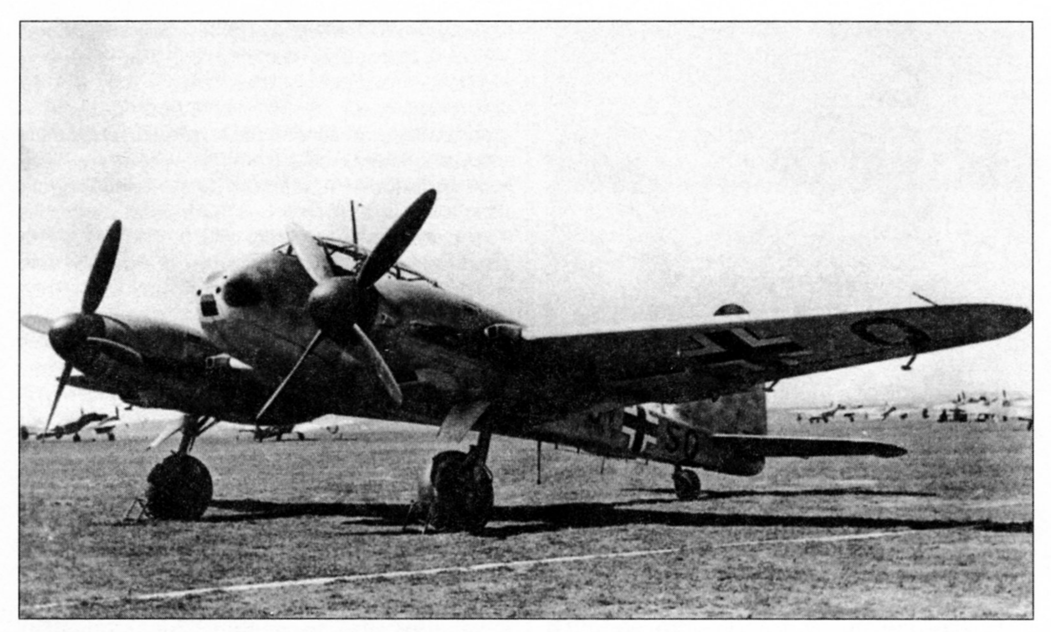
Тем временем, Ме 210V2 подвергся ряду доработок. В июле 1940 г. корневые зализы крыла были увеличены, чтобы снизить турбулентность обтекания потоком. Но тесты в испытательном центре люфтваффе в Рехлине показали, что проблемы с устойчивостью остались. Самолет вернули на завод в Аугсбург, где он получил новый фонарь кабины и воздушные тормоза, а вместо макетов были установлены стрелковые установки FDL 131 с пулеметами MG 131. Такие установки монтировались по бортам фюзеляжа и управлялись из кабины дистанционно. Угол вертикальной наводки составлял от -65° до +65°, горизонтальной — 40°. Для обстрела пространства непосредственно за хвостом самолета пулеметы могли отклоняться на 4° по направлению к фюзеляжу. При наведении по вертикали установки вращались вместе с пулеметами, а по горизонтали отклонялись только стволы, для чего в обтекателях были проделаны вырезы. Специальная автоматическая система блокировала спуск пулеметов, когда они находились в таком положении, что при стрельбе могли повредить элементы самолета. Пулеметы крепились к барабану, проходящему через фюзеляж и вращаемому электромотором мощностью 1,5 л.с.

Едва начались испытания пулеметных установок FDL 131, как Ме 210V2 направили на испытания на флаттер. 5 сентября 1940 г. новый шеф-пилот «Мессершмитта» флюг-капитан** Фриц Вендель (Friz Wendel) повел самолет на серию испытаний на пикирования. В ходе одного из них на скорости 605 км/ч началось разрушение оперения. Вендель вынужден был покинуть самолет с парашютом. Это была только первая авария из целой серии имевших место во время испытаний и доводок Ме 210.

В декабре 1940 г. были проведены сравнительные испытания прототипа Ме 210V9 с серийным Bf 110E/N. Обе машины имели одинаковые двигатели — DB 601N мощностью 1270 л.с., но если «двес-

* Бафтинг — вынужденные колебания всего летательного аппарата или его частей, вызванные срывом потока с несущей поверхности при больших углах атаки с плохо обтекаемых частей летательного аппарата.

** Флюг-капитан — не воинское звание, а звание в гражданской авиации Германии.



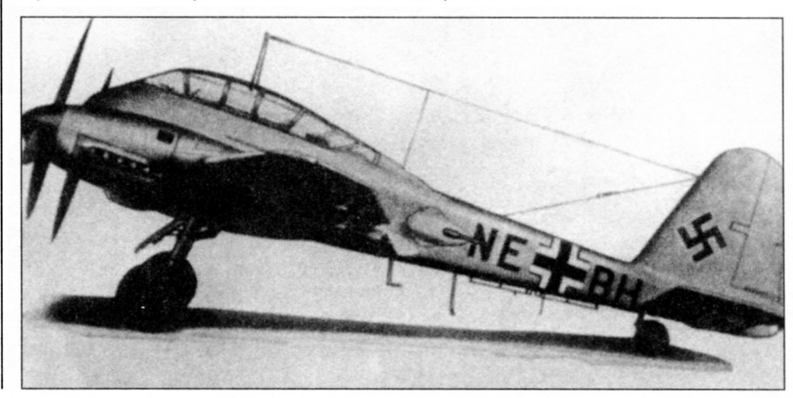
Предсерийный самолет Me 210V13, использовавшийся для испытаний противообледенительной системы и автоматических жалюзи радиаторов. Рехлин, 1941 г.

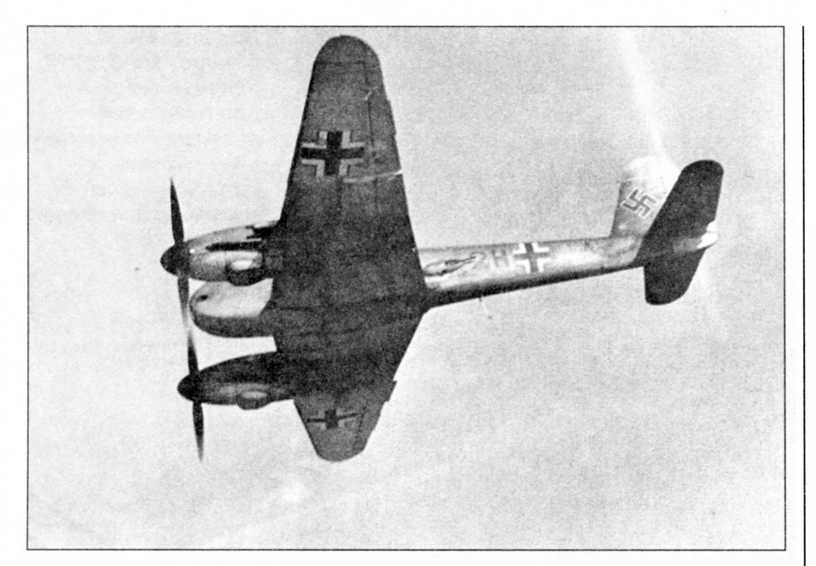
тидесятый» весил 7,4 т, то его предшественник — всего 6,3 т. Оказалось, что в бою на виражах Bf 110 легко оказывается в хорошей позиции для стрельбы уже после двух или трех разворотов. Me 210 же имеет тенденцию к сваливанию при небрежно выполняемых крутых разворотах. На «стодесятом» полет с брошенным управлением возможен уже при скорости 220 км/ч, в то время, как на Me 210 — не менее 280 км/ч. Правда, работа с органами управления на Me 210 оказалась менее утомительной вследствие меньшей нагрузки на рули. Тем не менее, доводка «двестидесятого» продолжалась. 17 апреля 1941 г. впервые поднялся в воздух Me 210V13, получивший двигатели DB 601F мощностью 1350 л.с. На испытаниях он развил максимальную скорость 460 км/ч у земли и 595 км/ч на высоте 6000 м, что было сочтено весьма многообещающим результатом. Me 210V13 фактически стал эталоном для серии Me 210A.

Предполагалось, что Me 210 начнет поступать на вооружение люфтваффе уже с середины 1941 г. Под него готовились сразу три сборочные линии — на заводах «Мессершмитт АГ» в Аугсбурге и Регенсбурге, а также на предприятии МИАГ в Брауншвейге. Но месяцы шли, а проблемы Me 210 не решались. Стало очевидным, что планы перевооружения групп «церштереров» являются нереальными. Тем не менее весной 1941 г. началось мелкосерийное производство первой модификации — Me 210A-0. В отличие от большинства прототипов и предсерийных машин, на ней стояли более мощные двигатели DB 601F (1350 л.с.). Вооружение состояло из двух 20-мм пушек MG 151/20E с боекомплектом 350 патронов на ствол и двух 7,92-мм пулеметов MG 17 (по 1000 патронов на ствол) под кабиной, а также двух 13,2-мм пулеметов MG 131 (по 450 патронов на ствол) в подвижных установках. В бомбоотсеке, находящемся в носовой части фюзеляжа (под кабиной экипажа, ниже отсека стрелкового оружия), можно было подвесить восемь 50-кг авиабомб SC 50 либо две 250-кг SC 250, или же две 500-кг SC/SD 500. Допускалась и подвеска одной 1000-кг бомбы SC 1000, но при этом створки бомбоотсека оставались в полуоткрытом положении, псокольку бомба выступала за его габариты. Ещё одним ограничением была невозможность бомбометания с пикирования при полной загрузке 50-кг бомбами (три в передней части бомбоотсека и пять в задней).

Первая машина Me 210A-0 была выпущена заводом в Аугсбурге в апреле. Затем последовала пауза до июля, когда собрали два самолета. Шесть машин выпустили в августе, 12 — в сентябре. В

Me 210A-0 (борт NE+BH) в ранней конфигурации с коротким фюзеляжем. 1941 г.





Me 210A-1 (борт 2H+AA) испытательного отряда Versuchsstaffel 210. В первом же боевом вылете эта машина сорвалась в штопор. Экипаж погиб

том же месяце к производству присоединился регенсбургский завод, сдавший пять самолетов. К концу года завод в Аугсбурге выпустил 40 Me 210A-0, а в Регенсбурге — 27. В ноябре 1941 г. начался выпуск Me 210A-0 на заводе МИАГ, а до конца года люфтваффе приняли около 50 Me 210A-0 со всех трех линий (первые две машины были приняты заказчиком в июле 1941 г.). В общей сложности было построено 94 самолета этой модификации (по другим данным — 85). Один из них переоборудовали в прототип Me 210V17, получивший удлиненный фюзеляж. На другой машине в июле 1942 г. испытали предкрылки, значительно улучшившие пилотажные характеристики самолета. Внедрение такого усовершенствования было предписано для всех Me 210 — находящихся как в производстве, так и в строевых частях.

Пять (по другим данным — семь) Me 210A-0 фирма «Блом унд Фосс» переоборудовала в учебные самолеты с двойным управлением, оборонительные стрелковые установки при этом демонтировались. Такая машина была необходимой для подготовки пилотов, поскольку Me 210 отличался отвратительной управляемостью и требовал высокого уровня летного мастерства.

Уже к концу 1941 г. стало очевидным, что Me 210A непригоден к боевому применению. Тем не менее Техническое управление рейхсминистерства авиации тянуло с решением о прекращении выпуска. В январе 1942 г. было принято 64 самолета Me 210A-1 (55 производства «Мессершмитт» и 9 МИАГ). В общей сложности машин этой модификации, мало отличавшейся от Me 210A-0, построили 90. А вот вариант Me 210A-2 в серию запустить не успели. Эта модификация отличалась усиленным бомбовым вооружением: в бомбоотсеке можно было поместить 1000-кг бомбу PC 1000RS, а под крылом — ещё четыре 50-кг бомбы на держателях ETC 50/VIIId. Для уменьшения лобового сопротивления подкрыльевые бомбодержатели разместили не как обычно, в ряд, а тандемом ближе к фюзеляжу. Оборудованный тормозными решетками и автоматом пикирования, обеспечивавшим вывод самолета из пике с постоянной перегрузкой, самолет Me 210A-2 рассматривался как потенциальная замена пикировщикам Ju 87B и R, понесшим тяжелые потери в ходе «Битвы за Англию».

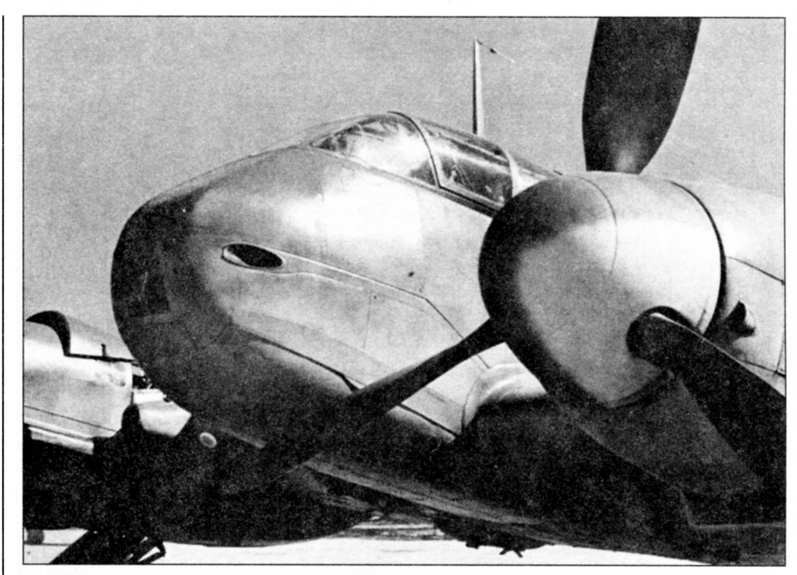
Me 210A-1 в поздней конфигурации — с удлиненным фюзеляжем

Решение о прекращении производства Me 210A, принятое в конце января 1942 г., привело к убыткам для «Мессершмитт АГ» в размере 30 млн. марок. На заводах осталось 360 Me 210, находящихся на завершающих стадиях сборки, а также узлы и детали ещё для 800 самолетов. Из-за провала проекта с новой силой обострилась давняя вражда между Мильхом и Вилли Мессершмиттом. Последний был смещен с поста технического директора «Мессершмитт АГ». Вместо него назначили Тео Кронейсса (Theo Kroneiss).

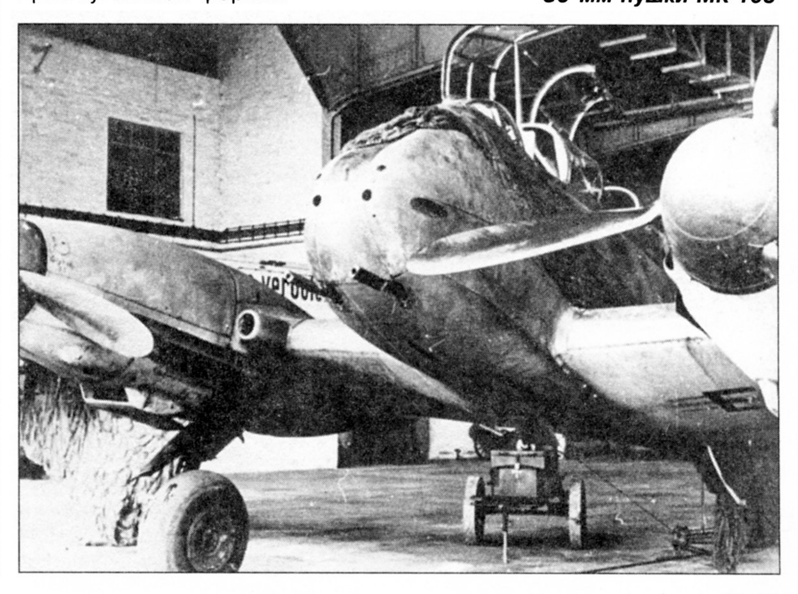
Огромный задел по Me 210A камнем висел на фирме. Новый менеджмент сумел добиться согласия на достройку части самолетов при условии внесения определенных изменений: удлинения фюзеляжа, установки предкрылков, а также доработки ряда элементов оборудования (например, топливных насосов). В таком виде мелкосерийная сборка Me 210A-1 возобновилась. В 1942 г. было собрано 95 (по другим данным — 98) таких машин, в 1943-м — 89, а в 1944 г. — 74 самолета. Me 210A-1 служили в строевых частях, но большинство поступило в учебные соединения, а некоторые применялись для курьерских полетов. Например, в 1943 г. самолет этого типа был личной машиной командира 3-й истребительной дивизии оберста Вальтера Грабманна (Walter Grabmann). Наконец, целый ряд Me 210A-1 использовался в различных испытательных программах. Так, самолет Wr.Nr. 105 применялся для испытаний посадочного тормозного парашюта, на Wr.Nr. 123 испытывались т.н. Kuto-Nase — резаки для разрезания тросов аэростатов заграждения. На машинах Wr.Nr. 157 и 166 отрабатывались новые типы бомбардировочных прицелов, Wr.Nr. 162 — измененные закрылки, а на Wr.Nr. 198 — новые аэрофотоаппараты.

Самолет Me 210A-1 Wr.Nr. 2435 получил в опытном порядке измененный состав вооружения: взамен установок FDL 131 на нем были установлены по бортам фюзеляж две стреляющие назад неподвижные 20-мм пушки MG 151/20E. Огонь из этих пушек вел пилот, осуществляя прицеливание посредством перископического прицела «Герц». Поскольку сектор обстрела таких установок был ничтожным, то дополнительно в кабине стрелка на подвижной установке смонтировали 7,92-мм пулемет MG 81I. В таком варианте самолет получил индекс Me 210A-1/U1. Причиной подобного решения стала недостаточная надежность установок FDL 131. Но испытания Me 210A-1/U1, проводимые в июне—июле 1942 г., показали полную неэффективность неподвижных пушечных установок. К тому же наличие пулеметной установки в довольно тесной кабине стрелка существенно усложняло обслуживание радиооборудования в полете. На Me 210A-1 испытывались также 30-мм пушки в носовой части вместо штатных 20-мм.

На основе Me 210A предполагалось создать разведывательный вариант Me 210B. Такая машина имела сокращенный состав вооружения — пулеметы MG 17 отсутствовали. В бомбоотсеке монтировались два аэрофотоаппарата типов Rb 75/30, 50/30 либо 20/30. Поскольку они занимали далеко не весь объем отсека, появилась возможность установить в нем ещё 300-л дополнительный топливный бак. Два бака такой же емкости можно было подвесить под крыло. Для улучшения обзора вниз под кабиной пилота прорезали два окна прямоугольной формы.



Носовая часть Me 210A-2. Виден порт левого 20-мм орудия MG 151/20 и амбразуры 7,92-мм пулеметов MG 17. Под корневой частью крыла заметны четыре бомбодержателя



Me 210A с усиленным вооружением: в бомбоотсеке установлены две дополнительные 30-мм пушки MK 103

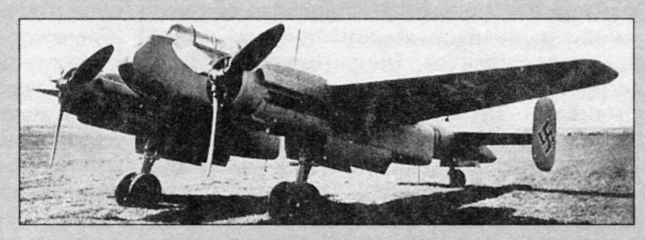
Конкурент

В 1938 г. конструкторы «Арадо» приступили к работам над довольно сложным, многоцелевым самолетом, получившим обозначение Е-240. Возглавил разработку Ганс Ребески (Hans Rebeski). На следующий год компания представила проект, учитывавший самые последние достижения аэродинамики. Самолет представлял собой двухместный цельнометаллический моноплан с высокой нагрузкой на крыло, развитой механизацией крыла с автоматическими предкрылками и двухщелевыми закрылками, необычным аэродинамическим тормозом в виде раскрывающегося хвостового конуса, двухкилевым оперением, а также оборонительной дистанционно управляемой пулеметной установкой.

Инициативная работа «Арадо» в 1939 г. была санкционирована Техническим управлением рейхсминистерства авиации, и летом начались работы над опытными самолетами. Два первых прототипа — Ar 240V1 и Ar 240V2 — представляли собой фактически летающие аэродинамические модели. На них ещё не было герметичных кабин и системы дистанционного управления стрелковыми установками. Ar 240V1 вышел на испытания 10 мая 1940 г., через два месяца была облетана и вторая машина. С первого же полета стало ясно, что новый «церштерер» неустойчив по всем трем осям. В результате на следующем прототипе Ar 240V3 были внесены изменения. Гермокабина была сдвинута вперед до самого носа, фюзеляж удлинили на 1,2 м, а от хвостового воздушного тормоза и от предкрылков отказались. Был установлен дополнительный киль небольшой площади. Как и у предшественников, силовая установка Ar 240V3 состояла из двух моторов DB 601A мощностью 1075 л.с. На самолете установили наступательное вооружение (две 20-мм пушки и два 7,92-мм пулемета), а также оборонительное — система FA-13. Последняя состояла из двух дистанционно управляемых башенок — верхней и нижней, каждая со спаренным 7,92-мм пулеметом MG 81Z. Летные испытания Ar 240V3, начавшиеся весной 1941 г., выявили некоторое, но недостаточное улучшение управляемости. Вновь потребовались переделки, включая установку новых элеронов. На четвертом прототипе снова установили воздушный тормоз, а также более мощные двигатели DB 603A (1750 л.с.). Он стал основой для самолетов-разведчиков Ar 240A-0 (построено пять машин) и Ar 240B-0 (два самолета).

Разработка варианта «церштерера» пользовалась более низким приоритетом, чем разведчика. Прототип Ar 240V9 (в серии предполагалось обозначение Ar 240C) вышел на испытания в марте 1943 г. — через три месяца после официального закрытия программы! Машина комплектовалась двигателями DB 603A-2 взлетной мощностью 1750 л.с. Размах крыла увеличили с 13,3 до 16,6 м. Наступательное вооружение состояло из четырех 20-мм пушек MG 151/20, оборонительное — из двух спаренных установок 13,2-мм пулеметов MG 131 в верхней и нижней дистанционно управляемых башнях. Испытания самолета показали, что характеристики управляемости Ar 240V9 не лучше, чем у Me 210.

Параллельно с Ar 240V9 строили ещё три прототипа. Ar 240V10 (Ar 240C-02) представлял собой ночной истребитель с радаром FuG 202 «Лихтенштейн», а V11 и V12 (Ar 240C-03 и C-04) были истребителями-бомбардировщиками, способными нести до 1800 кг бомб. Их двигатели дополнительно оборудовались системой впрыска закиси азота GM 1, дававшей солидную прибавку в скорости (более 50 км/ч). Осуществлялась разработка нескольких серийных вариантов: «церштерера» Ar 240C-1 с двигателями DB 603G, ночного истребителя Ar 240C-2, скоростного бомбардировщика Ar 240C-3 и разведчика Ar 240C-4. На чертежных досках вырисовывались очертания вариантов Ar 240D, E и F. Но ввиду нерешенных проблем с управляемостью Техническое управление распорядилось закрыть программу разработки Ar 240V.



Конкурент Me 210 — Ar 240

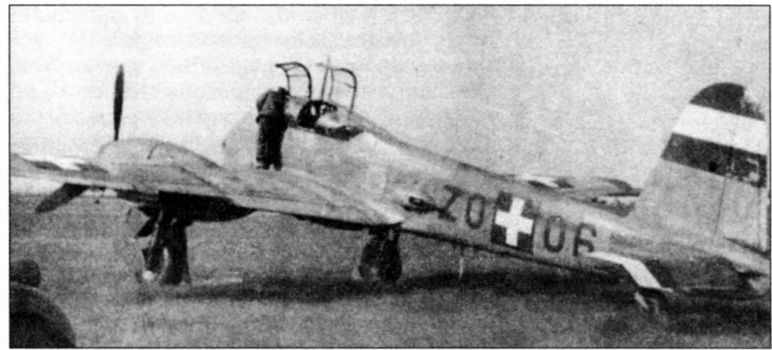
Тактико-технические характеристики самолета Ar 240C-03

Размах крыла, м	16,6
Длина самолета, м	13,3
Высота самолета, м	3,9
Площадь крыла, кв. м	33,8
Мааса, кг	
пустого самолета	8467
максимальная взлетная	11735
Максимальная скорость, км/ч	
у земли	572
на высоте 6000 м	
(с включенным устройством GM 1)	670
на высоте 10200 м	
(с включенным устройством GM 1)	730
Потолок, м	10500
Дальность полета, км	1860

В качестве прототипов под обозначением Me 210B-0 использовали два переоборудованных «церштерера» Me 210A-1. Завод в Регенсбурге начал постройку партии из десяти серийных Me 210-B1, но до прекращения производства Me 210 успел собрать лишь две такие машины. Самолет Me 210A-1 Wr.Nr. 2319 в мастерских авиакомпании «Люфтганза» в Штаакене был переоборудован в прототип морского разведчика с радиолокатором FuG 200 «Хоентвиль», но и эта модификация серийно не строилась.

Общий объем выпуска Me 210A в Германии составил около 350 самолетов, но примерно треть из них ещё на заводах была перестроена в Me 410.

Me 210C — совместная продукция



Один из первых Me 210Ca венгерской постройки (борт Z0-06). Впоследствии эту машину переделали в прототип разведчика Me 210Da

В июне 1941 г. было подписано германо-венгерское соглашение о совместной программе развития военной промышленности. Одним из главных её компонентов должно было стать производство самолетов Me 210 на предприятии с труднопроизносимым названием «Dunai Repulogepgyar», т.е. попросту — «Дунайский авиационный завод» в г. Хортилигет (в нескольких километрах южнее Будапешта). Предусматривался также выпуск в Венгрии двигателей к этим самолетам на будапештском заводе «Манфред Вейсс». Фирма «Мессершмитт» поставила для Дунайского авиазавода необходимые шаблоны и оснастку. К моменту принятия решения о прекращении выпуска Me 210 в Германии, венгерский завод, в принципе, был готов начать работу. Это дало новый шанс для неудачного «церштерера» — венгерское руководство предпочло не переделывать технологическую линию, а запустить в производство усовершенствованный вариант Me 210C. Такая машина помимо изменений, опробованных на Me 210V17 и других опытных машинах (удлиненный фюзеляж, предкрылки) должна была получить более мощные двигатели DB 605B взлетной мощностью 1475 л.с. Прототип Me 210C был переоборудован из Me 210A-0 Wr.Nr. 210105.

В отечественных публикациях встречается упоминание о постройке на заводе в Хортилигете двух модификаций Me 210: «церштерера» Me 210C-1 и истребителя-бомбардировщика Me 210Ca-1. Но, вероятнее всего, речь идет об одной и той же модификации, поставляемой соответственно люфтваффе и венгерским ВВС*. Германо-венгерское соглашение предусматривало, что две трети самолетов, выпущенных Дунайским авиазаводом, будут поступать в люфтваффе как оплата за поставку материалов и передачу лицензии, а оставшаяся треть — в ВВС Венгрии. Но венгерская промышленность не могла удовлетворить даже собственных потребностей, поэтому реально соотношение было близким к обратному, а поставки из Хортилегета для люфтваффе оказались каплей в море.

Первый собранный в Венгрии Me 210C-1 был облетан 21 декабря 1942 г., а первые три самолета передали люфтваффе в апреле 1943 г. Поставки венгерским ВВС начались в июле, а к концу года было собрано уже 100 самолетов. В начале 1944 г. выпуск «церштереров» удалось значительно увеличить и в течение первых трех месяцев сдать 176 Me 210C-1/Ca-1. Но в начале апреля Дунайский авиазавод подвергся двум мощным ударам «Летающих крепостей» американской 15-й воздушной армии и получил серьезные повреждения: было уничтожено 59 Me 210, находящихся на окончательной стадии сборки, а также значительная часть оборудования и оснастки. В итоге производство «двестидесятых» в Венгрии прекратилось, хотя по некоторым данным, уже после бомбардировки было собрано из имеющегося задела 10-15 самолетов. Без учета последних машин завод в Хортилегете выпустил 276 самолетов Me 210 из заказанных 557, из них 110 поступило в люфтваффе и 166 — в венгерские ВВС*. Последние получили пять прототипов, 128 истребителей-бомбардировщиков, 16 ночных истребителей (считавшихся таковыми, впрочем, чисто условно — они не имели радиолокаторов), шесть учебных три тактических разведчика Me 210F и два дальних разведчика. Последние машины, обозначавшиеся Me 210Da, отличались увеличенной емкостью топливных баков. Один из поставленных люфтваффе самолетов на заводе «Блом унд Фосс» был переоборудован в учебный вариант с двойным управлением. В самой Венгрии велись работы по усилению вооружения Me 210Ca-1 для более эффективной борьбы с тяжелыми бомбардировщиками. В июле 1944 г. был

Me 210Ca-1 ВВС Венгрии

* По германской номенклатуре строчная литера «а», проставляемая после обозначения модификации самолета, обозначала машины, предназначенные на экспорт (от auslandisch — иностранный).

разработан проект, предусматривающий демонтаж носовых пулеметов MG 17, установку в бомбоотсеке 40-мм пушки 39M («бофорса», выпускавшегося в Венгрии по лицензии), а также подвеску под крыло шести пусковых установок для 150-мм реактивных снарядов. В качестве опытного самолета использовали третий по счету Me 210Ca-1, переданный венгерским ВВС. Испытания, начавшиеся 24 октября 1944 г., показали высокую эффективность нового комплекса вооружения. Было дано указание перевооружить 30 самолетов, но реально переделали лишь четыре.

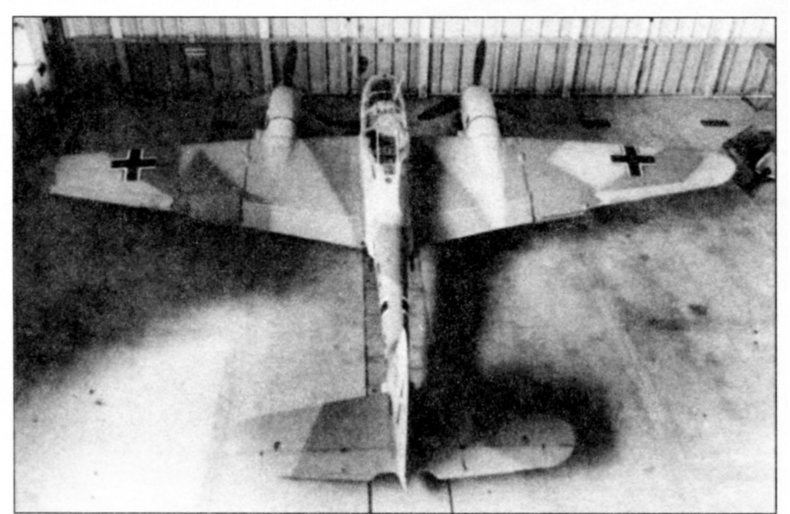
Предприятие в Хортилегете было довольно быстро восстановлено. Предполагалось наладить здесь выпуск «церштереров» Me 410. Был даже подготовлен контракт на производство 816 таких самолетов, но в конечном итоге Дунайский авиазавод начал выпуск более нужных фронту одномоторных истребителей Bf 109G.

Вариант Me 210C отличался от Me 210A сносной управляемостью и улучшенными летными данными — главным образом за счет более мощных двигателей. Тем не менее дальнейшего развития эта машина не получила. На бумаге остались варианты Me 210E-1, F-1 и F-2 — адаптация Me 210B-1, A-1 и A-2 под двигатели DB 603A. Весьма интересным был проект бронированного штурмовика Me 210S-1 под те же двигатели DB 603A. Машина за счет отказа от бензобаков в консолях должна была нести свыше тонны брони, которая защищала экипаж, двигатели и бензобаки в центроплане. Бомбовая нагрузка общей массой до 1500 кг размещалась на внешней подвеске, а на месте бывшего бомбоотсека располагалось дополнительное вооружение — вторая пара 20-мм пушек и две 30-мм пушки MK 101. Когда стало ясно, что серийные DB 603 появятся не скоро, конструкторы переориентировались на более доступные DB 605A — так появился проект Me 210S-2. Меньшая мощность моторов вынудила искать пути уменьшения массы самолета. Максимальную бомбовую нагрузку ограничили 1000 кг — конструкторы резонно посчитали, что лучше лишний раз слетать за бомбами на аэродром, чем вообще туда не вернуться из-за ослабленной бронезащиты. Но и эта машина осталась лишь в проекте.

Me 310 — нереализованная надежда

Ввиду вполне очевидного провала с Me 210 конструкторский коллектив «Мессершмитт АГ» в начале лета 1942 г. приступил к ускоренному проектированию сразу двух новых «церштереров» — Me 310 и Me 410. Обе машины были близки по конструкции и проектировались с учетом максимального использования оснастки от Me 210. При этом Me 310 задумывался как самолет, оптимизированный для применения на больших высотах, а Me 410 — на малых и средних. В связи со своим целевым предназначением Me 310 должен был получить гермокабину и крыло увеличенного размаха без предкрылков.

Me 410, переделанный из недостроенного Me 210



В качестве прототипа Me 310 был использован один из Me 210A-1 — Wr.Nr. 179. Самолет получил удлиненную хвостовую часть по образцу Me 210V17 и крыло увеличенного на 667 мм. Гермокабина отсутствовала, её предполагалось отработать на последующих прототипах. Первый вылет доработанного самолета состоялся 11 сентября 1943 г. Предполагалось серийно строить два варианта — скоростной бомбардировщик Me 310A-1 и тяжелый истребитель Me 310A-2. Обе модификации предполагалось оборудовать двигателями DB 603A взлетной мощностью 1750 л.с. (максимальная мощность достигалась на высоте 2400 м и составляла 1850 л.с.). Аналогичным было и стрелковое вооружение, полностью соответствовавшее Me 210A-1 — две 20-мм пушки MG 151/20E и два 7,92-мм пулеметов MG 17 в носовой части, а также два 13,2-мм пулемета MG 131 в подвижных установках FDL 131. Вариант Me 310A-1 дополнительно мог нести до 1000 кг авиабомб.

История Me 310 окончилась, едва успев начаться. Поскольку кроме гермокабины и крыла увеличенного размаха он ничем не отличался от Me 410, Техническое управление рейхсминистерства авиации в конце 1943 г. приняло решение о прекращении разработки Me 310.

* По другим данным, Дунайский авиазавод выпустил 267 Me 210 — 108 для люфтваффе (34 в 1943 г. и 74 в 1944 г.) и 159 — для ВВС Венгрии.

Me 410

Может, на этот раз получится...

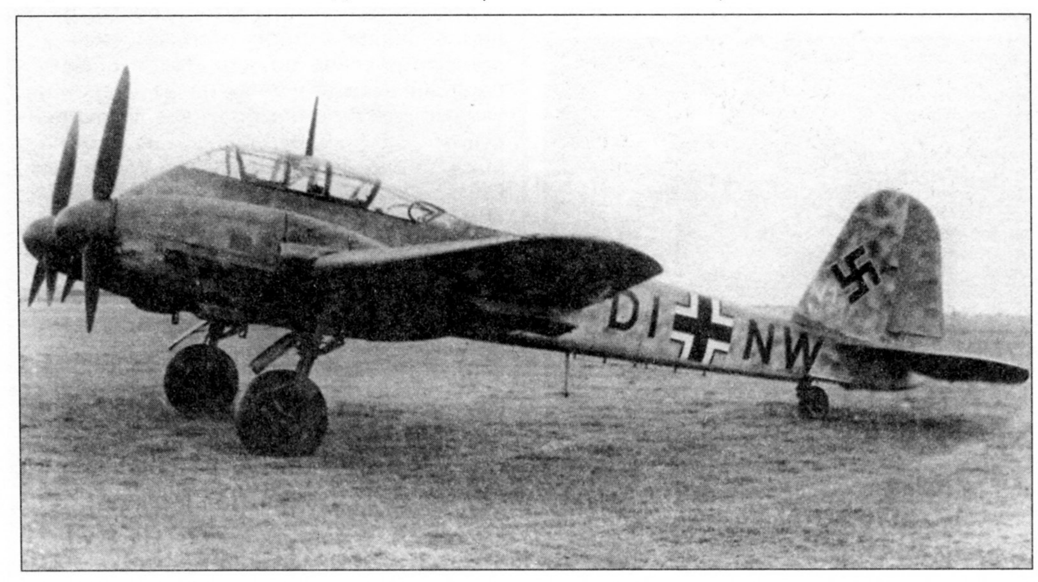
Полноценной заменой для Bf 110 должно было стать следующее изделие «Мессершмитта» — Me 410. Самолет позиционировался как «кампфцерштерер» — скоростной бомбардировщик и тяжелый истребитель, оптимизированный для действий на малых и средних высотах. При этом как внешне, так и в технологическом отношении, Me 410 имел много общего с Me 210. Логичным было бы сохранить прежнее обозначение, добавив букву индекса модификации, но в связи с отвратительной репутацией Me 210 было решено изменить обозначение: «как вы яхту назовете, так она и поплывет...»

Конструкция Me 410 почти не отличалась от предшественника, но сужение консолей было уменьшено за счет изменения на 5° стреловидности консоли сразу за мотогондолами. Вновь были установлены предкрылки, изменили геометрию закрылков и створок радиаторов. Была сохранена увеличенная по высоте хвостовая часть по образцу последних Me 210A-1, а двигатели DB 601F заменили на DB 603A.

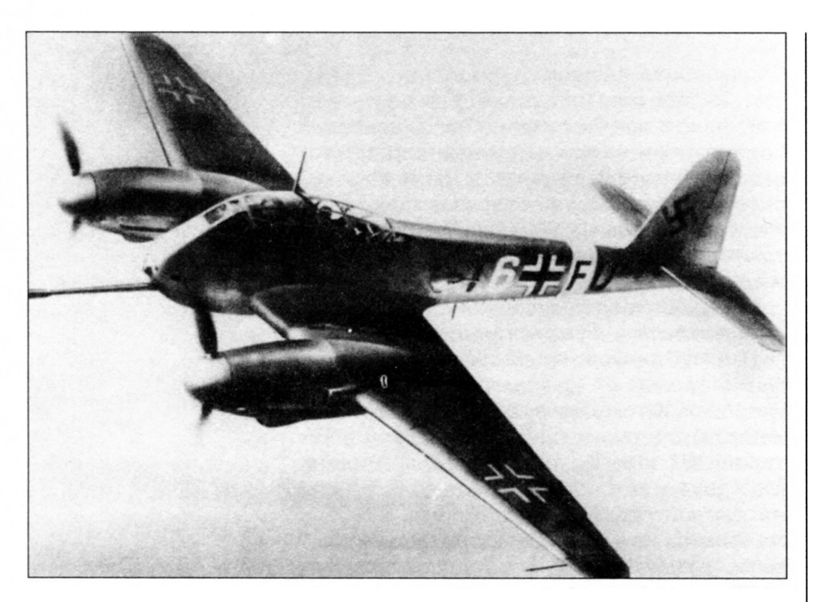
В программе разработки Me 410 было использовано не менее 28 прототипов, подавляющее большинство которых не строили «с нуля», а переоборудовали из Me 210. Осенью 1942 г. начались испытания Me 410V1 — бывшего Me 210A-0 Wr.Nr. 027. Машина получила двигатели DB 603A, новые консоли и хвостовую часть фюзеляжа. В то же время шесть Me 210A прошли такой же комплекс доработок, но с сохранением моторов DB 601F. Интересно, что один из них — бывший Me 210A-1 Wr.Nr. 350 — впоследствии на борту транспортной подлодки был доставлен в Японию в соответствии с соглашением о военно-техническом сотрудничестве. Первым из двух (или трех, по другим данным) вновь построенных прототипов нового самолета стал Me 410V18 (Wr.Nr. 10115). На таких машинах испытывалось в основном вооружение и оборудование.

По сравнению с исходным Me 210 управляемость «четырестадесятого» стала если не отличной, то вполне приемлемой. Самолет уже не демонстрировал своего «норова». К тому же летные характеристики его были существенно выше, чем у ветерана Bf 110. На испытаниях в Рехлине Me 410V1 у земли разогнался до 525 км/ч, на первой границе высотности (2000 м) максимальная скорость превысила 575 км/ч, а на второй границе высотности (6700 м) машина выжала 642 км/ч! Дальнейшие испытания выявили всего один существенный недостаток: при пикировании на максимальной скорости 790 км/ч обшивка на консолях крыла и хвостовой части фюзеляжа настолько сильно деформировалась, что машина требовала продолжительного ремонта. Недостаток устранили, установив более «густые» тормозные решетки, что ограничило максимальную скорость пикирования до 750 км/ч.

В целом успешные результаты испытаний послужили основанием для ускоренного запуска Me 410 в серию. Правда, ввиду дефицита качественного бензина и нехватки легирующих элементов (никель, молибден, вольфрам требовались для изготовления клапанов и седел двигателей, без чего невозможным было форсирование двигателей по наддуву) скоростные показатели серийных самолетов оказа-



Me 410V1 незадолго до первого полета, 26 августа 1942 г.



Me 410A-1/U4, вооруженный 50-мм пушкой ВК 5

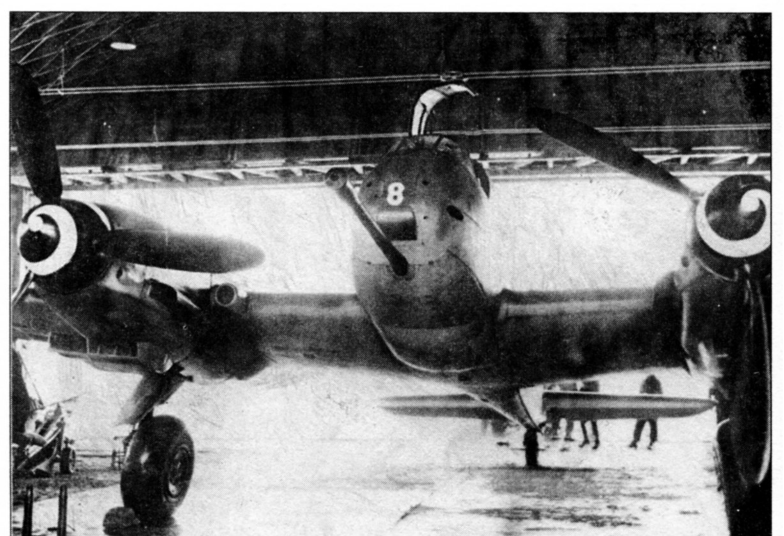
лись гораздо ниже, чем опытных. У земли Me 410A развивал всего 507 км/ч, на второй границе высотности — всего 624 км/ч. Далее скорость начинала падать, и на 8000 м самолет развивал максимум 595 км/ч.

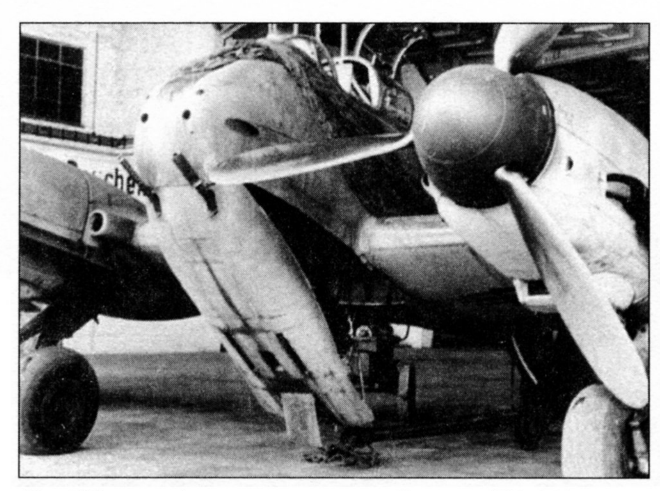
Первые пять самолетов этого типа были переданы люфтваффе в январе 1943 г. — спустя чуть более полгода с момента начала разработки Me 410. К апрелю заказчик принял 48 новых самолетов. В серии строились параллельно два варианта: «шнелльбомбер» (скоростной бомбардировщик) Me 410A-1 и «церштерер» Me 410A-2. Оба варианта имели одинаковый состав стрелкового вооружения — как на Me 210A-1. Также имелся бомбоотсек, рассчитанный на одну 1000-кг бомбу PC 1000, SC 1000 либо SD 1000, или же две 500-кг бомбы, или восемь 500-кг бомб. При этом нормальной считалась бомбовая нагрузка в 500 кг. «Шнелльбомбер» отличался наличием прицела для бомбометания с пикирования Stuvi 5B («церштереры» комплектовались прицелом Revi C 12C или C 12D), а также тандемных бомбодержателей ETC под корневыми частями крыла на четыре 50-кг авиабомбы (по две под каждой консолью). При помощи специальных переходных мостов Aussen ETC под крыло можно было подвесить две 250-кг бомбы.

Для Me 410A было разработано несколько модификационных комплектов, обеспечивавших увеличение огневой мощи либо приспособление самолета для выполнения специальных задач. Так, комплект U1, применявшийся как на «шнелльбомберах», так и на «церштерерах» (Me 410A-1/U1 и Me 410A-2/U1), предусматривал установку в фюзеляже одного аэрофотоаппарата Rb 75/30, 50/30 либо 20/30. Комплект U2 для «шнелльбомберов» состоял из подфюзеляжного контейнера WB 151 с парой 20-мм пушек MG 151/20E (боекомплект 250 патронов на ствол в барабанных магазинах), в то время, как самолет Me 410A-2/U2 представлял собой ночной истребитель с РЛС FuG 220 с дипольными антеннами спереди фюзеляжа и пламегасителями на выхлопных патрубках двигателей.

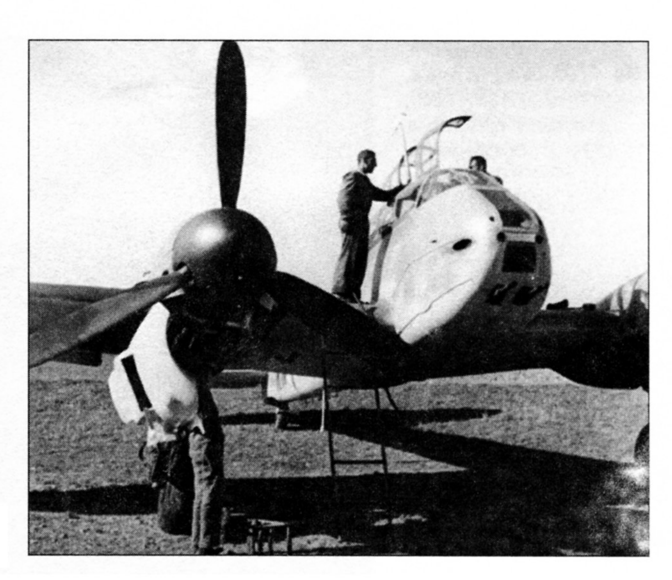
Необходимость борьбы с американскими тяжелыми бомбардировщиками, осуществлявшими дневные налеты, вынуждала люфтваффе искать способы вооружения истребителей крупнокалиберным оружием. Так появился вариант Me 410A-2/R2, на котором отсутствовали пулеметы MG 17, но зато в бомбоотсеке в контейнере WB 108 были установлены две 30-мм пушки MK 108. Такие самолеты комплектовались прицелом ZFR 4a. Наиболее тяжелым оружием, применяемым на «четырестадесятых», стала 50-мм пушка ВК 5, первоначально проектировавшаяся как противотанковое оружие. Такое орудие с барабанным магазином на 21 патрон устанавливалось в бомбоотсеке. Испытания пушки ВК 5 проводились на самолете Me 410V2 (бывший Me 210A-0 Wr.Nr. 023). Переделку осуществили мастерские «Люфтганзы» в Штаакене в начале августа 1943 г. Облетывал самолет Герман Вюрмстер, отметивший, что «установка оружия не вызвала никаких явлений, способных серьезно повлиять на технику пилотирования». Правда, из-за возросшего аэродинамического сопротивления летные характеристики самолета несколько снизились. Огневые испытания на полигоне в Тарневице показали, что самолет с 50-мм пушкой способен уверенно поражать танки Т-34 и КВ, а также вагоны, паровозы и мелкие плавсредства. Правда, оказалось, что прицел Revi 16 малоприго-

Me 410A, вооруженный 50-мм пушкой ВК 5





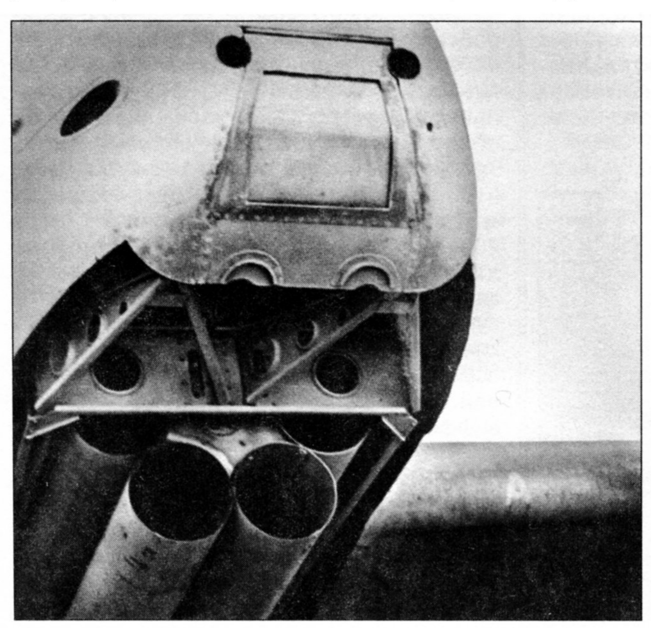
Me 410 с подфюзеляжным контейнером WB 151 с двумя дополнительными 20-мм пушками MG 151/20

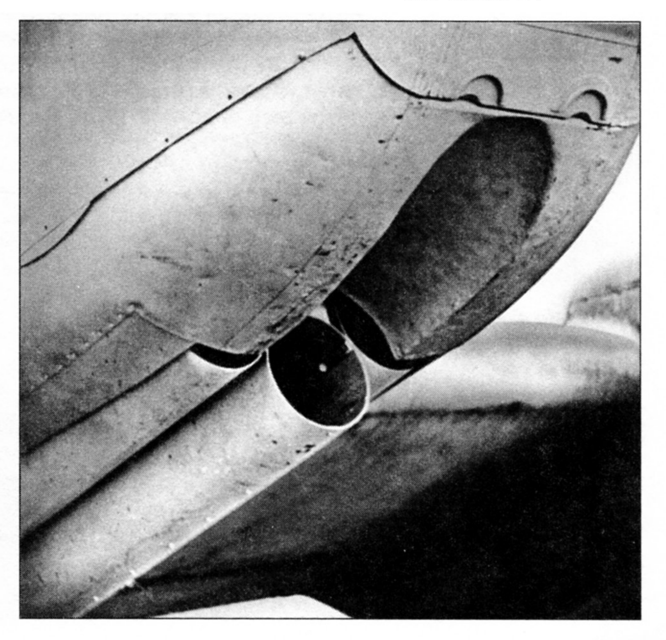


ден для стрельбы из такого орудия, и самолеты, вооруженные ВК 5, стали комплектовать телескопическими прицелами ZFR 4a. Ещё одной проблемой были частые отказы ВК 5 при стрельбе длинными очередями (свыше пяти выстрелов), но с этим справились, введя в электроцепь управления огнем автоматический прерыватель, ограничивающий очередь тремя выстрелами. Правда, Me 410A так и не суждено было стать противотанковым самолетом — в этом качестве решили применять Ju 87G и Hs 129B с тяжелым пушечным вооружением. А целью «четырестадесятых» с 50-мм пушками стали американские бомбардировщики. Для проверки эффективности нового оружия использовали несколько совершивших вынужденные посадки на территории рейха B-17 и B-24. Оказалось, что в большинстве случаев попадание даже единственного 50-мм снаряда приводит к уничтожению бомбардировщика. Так, один из самых прочных элементов конструкции, главный лонжерон, легко разрушался, а топливные баки, протектированные губчатой резиной, надежно защищавшей от прострелов малокалиберным оружием, от попадания снаряда ВК 5 детонировали, выворачивая огромные куски обшивки и силового набора крыла.

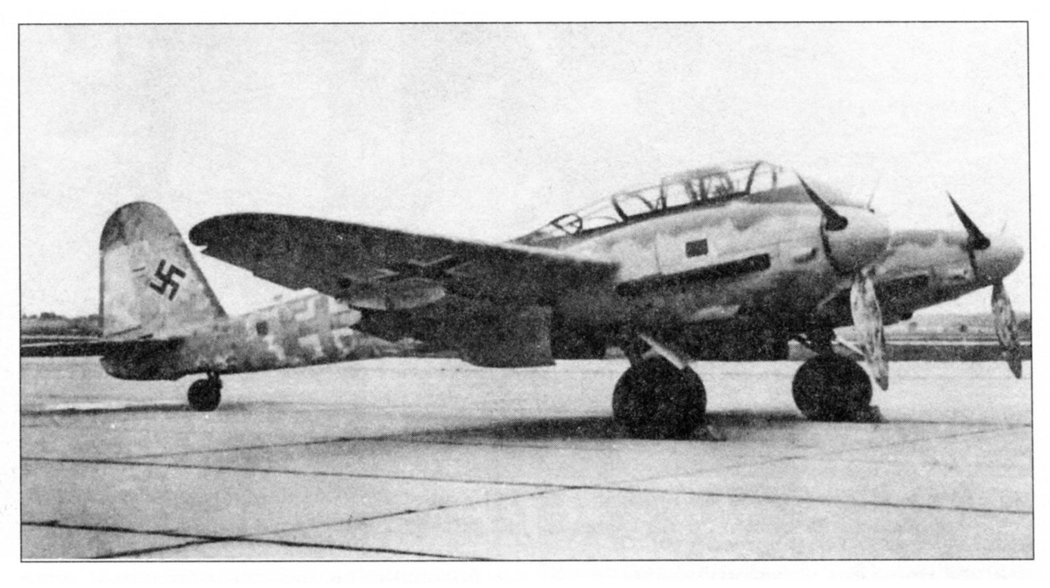
Несколько переоборудованных впоследствии самолетов Me 410A-1/U4 получили 50-мм пушку, но с них сняли все остальное наступательное вооружение (20-мм пушки и 7,92-мм пулеметы). А вот самолеты Me 410A-2/U4, получавшие ВК 5 уже на заводе, сохраняли все остальное вооружение.

Me 410A-1, в опытном порядке вооруженный шестизарядной револьверной пусковой установкой для 210-мм неуправляемых ракет WrGr. 21





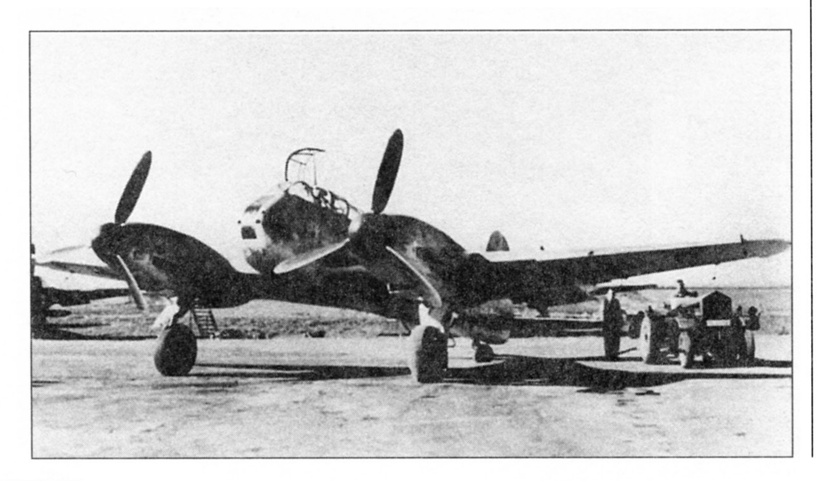
Разведчик Me 410A-3 из отряда 2./FAGr. 122, ставший трофеем союзников



Низкая эффективность разведывательных варианто в Me 410A-1/U1 и Me 410A-2/U1 привела к созданию специализированного самолета-разведчика Me 410A-3. Такая машина имела на месте бомбоотсека обтекатель с парой АФА Rb 75/30, 50/30 или 20/30. Пулеметы MG 17 не устанавливались. Поставки Me 410A-3 в части начались в начале 1944 г.

Производство Me 410A первоначально осуществлял лишь завод «Мессершмитт АГ» в Аугсбурге, выпустивший к концу 1943 г. 457 таких самолетов. В декабре 1943 г. свой первый Me 410A выпустил завод «Дорнье», но здесь производство разворачивалось медленно — следующие 11 машин были сданы лишь в феврале 1944 г. К тому времени за самолетом закрепилось название «Хорниссе» — «Шмель». Вероятно, это связано с широкой рекламой боевой деятельности эскадры ZG 26 — «Хорниссегешвадер», эмблемой которой было это насекомое.

Me 410B-1 на полевом аэродроме

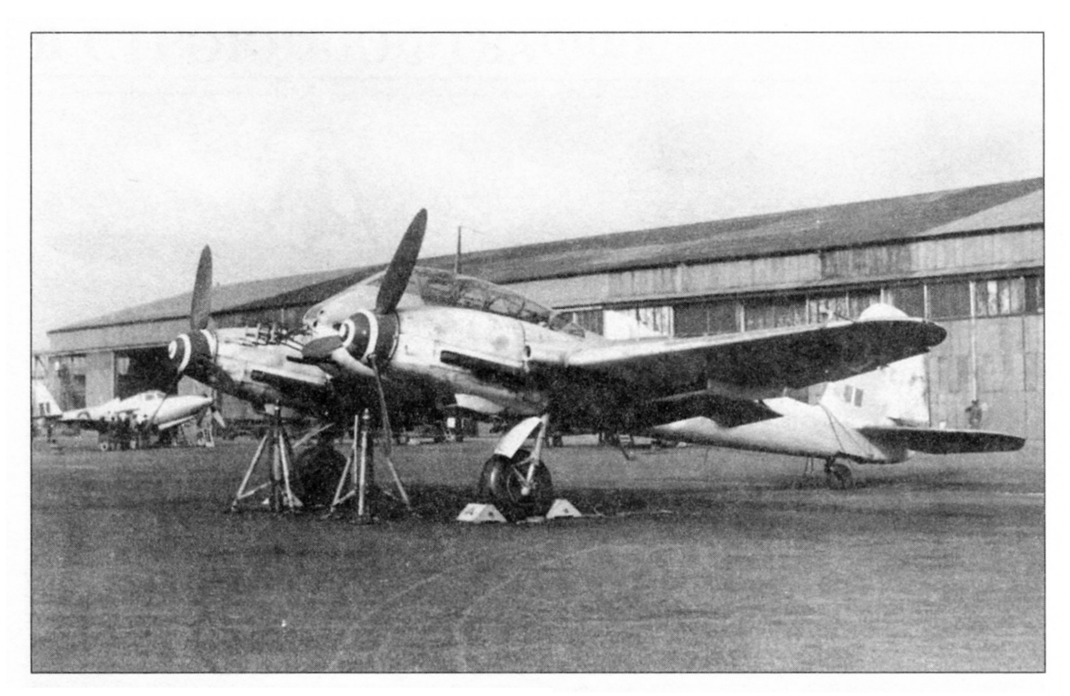


Вариант «В»

С апреля 1944 г. на двух сборочных линиях на смену Me 410A пришел вариант Me 410B. Его главным отличием стало применение двигателей DB 603G с увеличенным наддувом и степенью сжатия, развивавших на взлете 1900 л.с. при 2700 об/мин. К другим изменениям относилась замена бесполезных против современных самолетов 7,92-мм пулеметов MG 17, установленных в носовой части, более мощными 13,2-мм пулеметами MG 131. Также самолеты получили возможность подвески под крылом двух 300-л дополнительных топливных баков, а основные стойки шасси были удлинены.

В серии строились две основные модификации, идентичные по предназначению соответствующим модификациям Me 410A — «шнелльбомбер» Me 410B-1 и «церштерер» Me 410B-2. На самолетах применялось большое количество разнообразных модификационных комплектов. Так, Me 410B-1/U2 и Me 410B-1/U4 несли наборы вооружения, соответствующие таким же вариантам модификации A-1 (пара 20-мм пушек для U2 либо 50-мм пушка для U4). Вариант Me 410B-2/U2 также включал контейнер WB 151 с двумя 20-мм пушками, а Me 410B-2/U4, кроме установки в бомбоотсеке 50-мм пушки, отличался заменой наступательного вооружения парой 30-мм пушек MK 103. В части люфтваффе было поставлено около сотни модификационных комплектов с одной 50-мм и двумя 30-мм пушками.

В качестве альтернативы WB 151 для борьбы с бомбардировщиками было разработано ещё несколько «наборов полевой установки». В частности, комплект R2 включал контейнер WB 108 с двумя 30-мм



Морской разведчик Me 410B-6 с РЛС FuG 200 и усиленным вооружением (две 20-мм и две 30-мм пушки)

пушками MK 108, R3 также предусматривал установку двух 30-мм пушек, но другой модели — MK 103 в контейнере WB 103. R4 представлял собой дополнительный подфюзеляжный контейнер с двумя 20-мм пушками, устанавливавшийся на самолет вместе с WB 151, а R5 — контейнер в бомбоотсеке с четырьмя пушками MG 151/20E. Самолеты, оборудованные такими комплектами, получили обозначения Me 410B-2/U2/R2, R3, R4 и R5 соответственно.

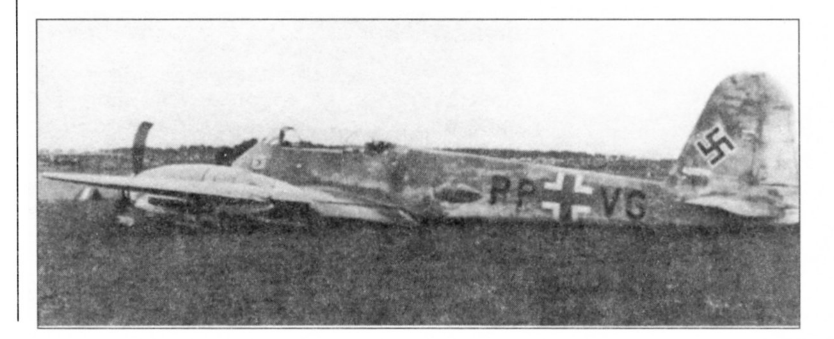
Несколько самолетов Me 410B-2/U4 в апреле 1944 г. опытном порядке получили 37-мм пушки BK 3,7 вместо BK 5. Ранее, в январе 1944 г. на Me 410A-1 было испытано более экзотическое вооружение — шестизарядная револьверная пусковая установка 210-мм неуправляемых ракет. ПУ монтировалась в бомбоотсеке, одна из направляющих при этом выступала за контуры фюзеляжа. За счет быстрого поворота барабана все шесть ракет можно было выпустить в одном заходе. Первые стрельбы были проведены 3 февраля 1944 г., но оказались неудачными — планер самолета получил повреждения. Правда, доводка этого образца вооружения продолжилась. Револьверные ПУ поставили ещё на несколько самолетов для проведения войсковых испытаний, но этим дело и ограничилось.

Несколько самолетов Me 410B-2/U3 получили противокорабельную РЛС FuG 200 «Хоентвиль». При этом носовые 13,2-мм пулеметы снимались. Ещё одним морским вариантом стал Me 410B-6, помимо радара «Хоентвиль» несший контейнер WB 103 с двумя 30-мм пушками MK 103. Гораздо больше построили фоторазведчиков Me 410B-3, отличавшихся от Me 410A-3 лишь двигателями.

Весьма интересным специализированным вариантом «четырестадесятого» стал Me 410B-5 — морской ударный самолет, главным вооружением которого должны были стать планирующие бомбы — т.н. BT-Korper. Такие бомбы размещались только на наружной подвеске: две 400-кг BT 400 под фюзеляжем либо до шести 200-кг BT 200 (две под фюзеляжем и четыре под крылом). Самолет имел радар FuG 200 и наступательное вооружение из двух 20-мм пушек. 13,2-мм пулеметы, как носовые, так и в дистанционно управляемых установках, для экономии веса были сняты. В бомбоотсеке установили 650-л дополнительный топливный бак.

В вариант Me 410B-5 переоборудовали один из Me 210A-1 (Wr.Nr. 194), а ещё одну машину построили «с нуля». Вместо бомб BT самолет мог нести 900-кг торпеду LT 5b либо 760-кг LT 5i, или же 1800-кг SC 1800 (в последнем случае топливный

Вынужденная посадка Me 410B-5 во время испытаний с торпедным вооружением. Готенхафен (Гдыня), 4 октября 1944 г.



Me 410B-1/U4, вооруженный 50-мм пушкой ВК 5. Самолет был захвачен советскими войсками и испытывался в СССР. Раменское, 1945 г.

бак в бомбоотсеке снимался). На Me 410 испытывались и другие образцы противокорабельного оружия. Так, летом 1944 г. в Померании испытывали «прыгающую» 800-кг бомбу SB 800RS «Курт», а также 1000-кг бомбу SB 1000/400 с корпусом уменьшенного диаметра для снижения лобового сопротивления (стабилизация при сбросе осуществлялась парашютом). Но наиболее интересным образчиком была планирующая торпеда L 10 «Фридензенгель». Это оружие представляло собой настоящий планер с подвешенной торпедой LT 950. К планеру на 10-метровом тросе крепился специальный датчик — «самолетик». После сброса с носителя «Фридензенгель» планировала к цели. В момент, когда самолетик цеплялся за воду, торпеда сбрасывалась. Испытания «Фридензенгеля», проводившееся в течение 1944 г. показали отличные результаты.

Серийное производство Me 410B-5, равно как и двух новых вариантов фоторазведчика — дневного Me 410B-7 и ночного Me 410B-8 — не было налажено ввиду принятия «срочной истребительной программы» и сворачивания выпуска большинства типов боевых самолетов в сентябре 1944 г. В 1944 г. на двух заводах («Мессершмитт» и «Дорнье») было построено 702 Me 410, из них 258 выпустила «Дорнье». Это довело общее количество Me 410, включая переделанные из Me 210, до 1160.

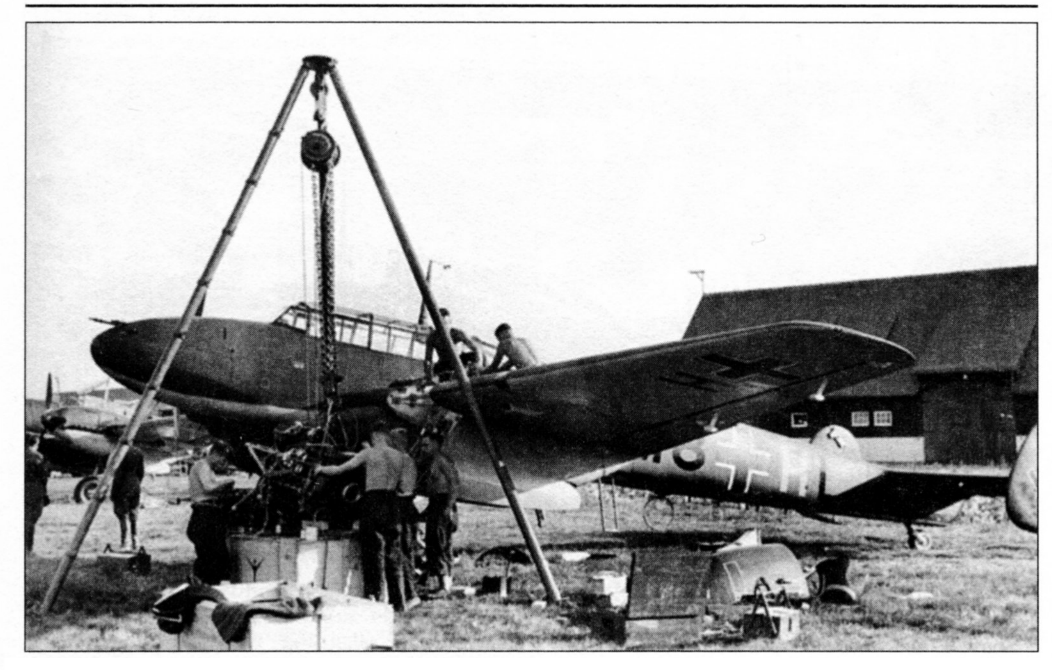
Им так и не суждено было подняться в воздух...

До прекращения выпуска Me 410 конструкторы «Мессершмитта» активно работали над развитием базовой модели с целью улучшения летно-технических характеристик и расширения спектра решаемых задач. Вариант Me 410C должен был получить крыло большего удлинения со стреловидностью по передней кромке 7° и со сменными консолями размахом от 18 до 20,5 м. Нос самолета был аэродинамически облагорожен и остеклен, основные стойки шасси стали двухколесными — словом, планер изменился почти до неузнаваемости. Но и «начинка» изменилась — предполагалось установить двигатели DB 603TJ с лобовыми радиаторами и турбокомпрессорами TKL 24/26. Рассматривались и альтернативные силовые установки — моторы BMW 801TJ и Jumo 213E/JZ. Самолет мог использоваться в качестве «церштерера», «шнельбомбера», торпедоносца или же ночного истребителя — в последнем варианте он оборудовался РЛС «Лихтенштейн» C-1 и SN-2.

Ни один Me 410C так и не был построен, но некоторые технические решения, предусмотренные в рамках этого проекта (лобовые радиаторы, турбокомпрессоры), испытывались на серийных Me 410. Весной 1944 г. разработка Me 410C была прекращена в пользу «эконом-варианта» Me 410D. На нем для экономии дефицитных алюминиевых сплавов предусматривалось консоли крыла и хвостовое оперение выполнить из дерева. Но и эта машина так и не была построена.

В ответ на требование люфтваффе повысить высотность Me 410 появился проект Me 410H. Разрабатываемый на базе Me 410B-2, он отличался двигателями DB 603G и дополнительной крыльевой секцией, увеличившей размах крыла до 23 м и площадь до 46,5 м. Наступательное вооружение состояло из шести пушек — двух 20-мм MG 151/20E и четырех 30-мм (двух MK 103 и двух MK 108). Бомбовая нагрузка достигала 1000 кг. Нормальный взлетный вес Me 410H оценивался в 12 000 кг, а максимальный — в 13 400 кг. Предполагалось, что у земли самолет сможет развить скорость 525 км/ч, а на высоте 6500 м — 625 км/ч. Начатое было переоборудование Me 410B в прототип Me 410H было прекращено в связи с закрытием всей программы производства и совершенствования «четырестадесятого».

В СТРОЮ ЛЮФТВАФФЕ



Техобслуживание Bf 110B-1, 1939 г.

В 1938 г. в ожидании поставок серийных Bf 110 люфтваффе начало формирование частей «церштереров». Планом от 29 ноября 1938 г. предполагалось сформировать 12 эскадр «церштереров» по три группы в каждой. План оказался утопией, и количество частей никогда не достигло установленных в нем показателей. Более того, поскольку темп серийного выпуска «стодесятых» поначалу был довольно низким, то в качестве временной меры группы «церштереров» вооружили одномоторными истребителями Bf 109, причем старых модификаций — B, C и D, которые в истребительных частях уже заменялись на Bf 110E. В итоге к началу Второй мировой войны лишь три группы были вооружены «церштетерами», а в общей сложности люфтваффе располагали 27 Bf 110B и 68 Bf 110C (соответственно 23 и 59 исправных). Входящая в состав 1-й инструкторской эскадры группа I(Z)/LG 1, предназначенная для отработки тактики боевого применения тяжелых истребителей, была полностью вооружена самолетами Bf 110C. Две другие группы — I/ZG 1 и I/ZG 76 — имели в своем составе по одному отряду с Bf 110B и два — с Bf 110C. Ещё две группы — I и II/ZG 26 — перевооружались с Bf 109 на

Bf 110D с «брюхом таксы» — подфюзеляжным топливным баком Duckelbauch. 1939 г.

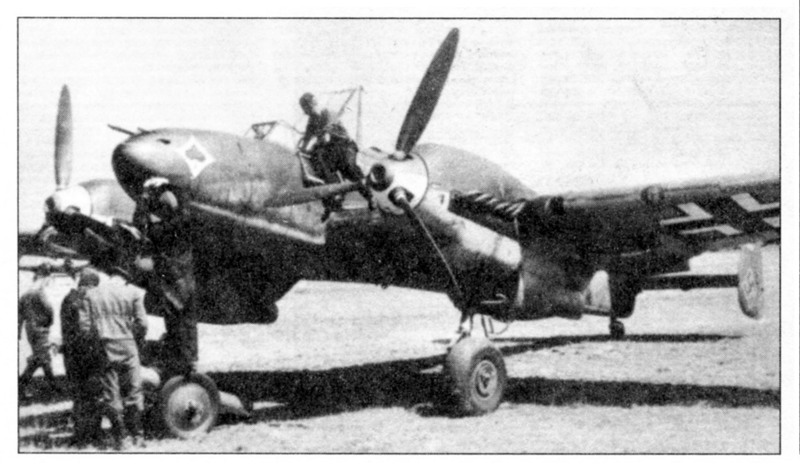
Полевой аэродром люфтваффе. На первом плане — Bf 110 из эскадры ZG 76, вдали — Не 111F и санитарный Ju 52/3m. 1939 г.

Bf 110 и в боевых действиях против Польши не участвовали*.

Согласно плану войны против Польши, группы «церштереров» должны были в первую очередь, сопровождать бомбардировщики. I(Z)/LG 1 и I/ZG 1 входили в состав 1-го воздушного флота, базируясь, соответственно, в Йессау (Восточная Пруссия) и Мюлене. Первая из них располагала 33 Bf 110C (32 исправных), вторая — соответственно, 34 и 27. I/ZG 76 находилась в подчинении 4-го воздушного флота и базировалась в Олау. Группа имела 35 Bf 110 (31 исправный).

Первыми над Польшей появились Bf 110 из отряда 2./ZG 76, возглавляемые оберлейтенантом Вольфгангом Фальком (Wolfgang Falck). Этот офицер проигнорировал приказ, предписывающий ему сопровождать бомбардировщики Не 111 из группы III/KG 4, следующие для удара по аэродрому у Кракова, и на час ранее вылетел со своим отрядом на «свободную охоту», горя желанием сбить первый самолет в этой войне. Самоуправство едва не привело к печальным последствиям: польских самолетов в воздухе не было, а вот германские — присутствовали... Сначала Фальк опрометчиво принял за «поляка» разведчик Не 46, но стрелок последнего быстро охладил его пыл, отогнав истребитель пулеметным огнем. Затем он атаковал пикировщик Ju 87, спутав его с польским самолетом P.23 «Карась» — Фалька ввели в заблуждение красные буквы бортового кода, принятые им за польскую «шаховницу». Но «Юнкерсу» удалось увернуться. Как ни странно, Фальку его выходка сошла с рук. Более того — ему даже поручили сопровождать транспортный Ju 52 с рейхсмаршалом Герингом на борту, после чего повысили в звании до гауптмана!

Подготовка к вылету Bf 110 из отряда 5./ZG 26. Сентябрь 1939 г., польская кампания



Самолеты I(Z)/LG 1 дважды в течение дня 1 сентября сопровождали Не 111P из эскадры KG 27 в налетах на Варшаву. В ходе первого налета пилоты «церштереров» оказались, мягко говоря, не на высоте — хотя они и сбили два польских истребителя, но при этом допустили потерю шести собственных бомбардировщиков. В бою был ранен командир группы майор Грабманн (Grabmann). Реабилитироваться удалось пополудни — без потерь со своей стороны было сбито пять польских самолетов (четыре P.7a и один P.11c). Следует

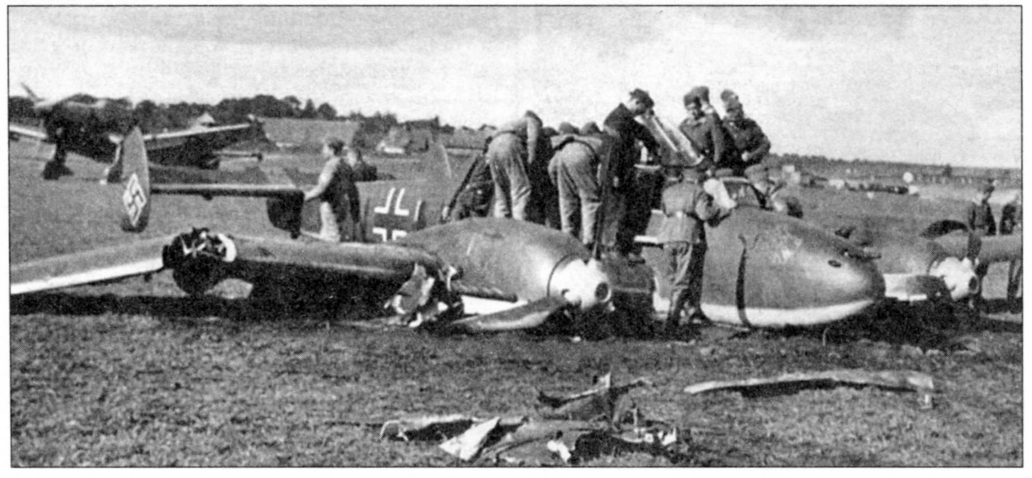
* Пять групп «церштереров» — II/ZG 1, I/ZG 2, III/ZG 26, I/ZG 52 и II/ZG 76 — к моменту нападения на Польшу ещё сохраняли одномоторные Bf 109. До перевооружения на Bf 110 этим частям были присвоены временные «истребительные» обозначения — JGr 101, 102, 126, 152 и 176.

отметить, что польские истребители, устаревшие и тихоходные, но при этом маневренные, оказались неожиданно трудным противником — так, в бою с ними 2 сентября погиб гауптман фон Мюлленхейм (von Mullenheim), командир отряда 3./ZG 1. В тот же день пополудни два отряда (1-й и 2-й) группы I/ZG 76 провели бой над Лодзью против восьми польских истребителей (шести P.11c и двух P.7a). Лейтенант Хельмут Лент (Helmut Lent) и обер-лейтенант Ганс Нагель (Hans Nagel) сбили по одному вражескому самолету, но общий итог оказался в пользу поляков — те смогли «завалить» трех «церштереров». Потери продолжались и в последующие дни: хотя польская авиация ни количественно, ни качественно не могла противостоять люфтваффе, отдельные примеры героического сопротивления она все-таки показала. 6 сентября стало роковой датой для майора Карла Хаммеса (Karl Hammes), 43-летнего командира отряда 1./ZG 1. Этот авиатор имел интересную судьбу — во время Первой мировой войны он служил в кайзеровской авиации, записав на свой счет четыре сбитых самолета, а в межвоенный период сделал карьеру... оперного певца! Успешно выступая на сценах Берлина и Вены, он тем не менее рвался в небо и в 1937 г. вступил в люфтваффе. Лучше бы пел и дальше своим прекрасным баритоном — утром 6 сентября, сопровождая пикировщики, Хаммес не смог увернуться от атаки польского P.11c. Машина получила повреждения, а сам пилот был ранен. И хотя Хаммес сумел посадить свой Bf 110C в поле, от полученных ран он скончался, а его бортстрелок попал в плен.

Общий баланс воздушных побед понемногу склонялся в пользу «церштереров». Например, 3 сентября экипажи I(Z)/LG 1 сбили над Варшавой четыре истребителя, а 5 сентября «церштереры» записали на свой счет восемь сбитых польских самолетов: три одномоторных бомбардировщика P.23 «Карась», один трехмоторный транспортник «Фоккер» F.VII/3m, один самолет связи «Люблин» R.XIII и три машины неустановленного типа. А к концу первой недели боев встречи с польскими самолетами в воздухе стали редкостью, и группы «церштереров» перенацелили на штурмовку наземных объектов и скоплений войск. Например, при налете на аэродром в Деблине экипажи I/ZG 76 уничтожили на земле 11 учебных самолетов. Послед-

Bf 110C к-ра отряда 1./ZG 1 майора Карла Хаммеса (Karl Hammes), сбитый 6.09.39 у Войцешина (Польша)

Bf 110 из группы I/LG 1, польская кампания



Bf 110C из отряда 3./ZG 1, разбитый при вынужденной посадке. Польская кампания, сентябрь 1939 г.

Пилоты I/LG 1 (1-я группа 1-й инструкторской эскадры) играют в карты на аэродроме Лехфельд (Германия) у истребителя Мессершмитт BF.110C (L1+EK). Начало 1940 г.

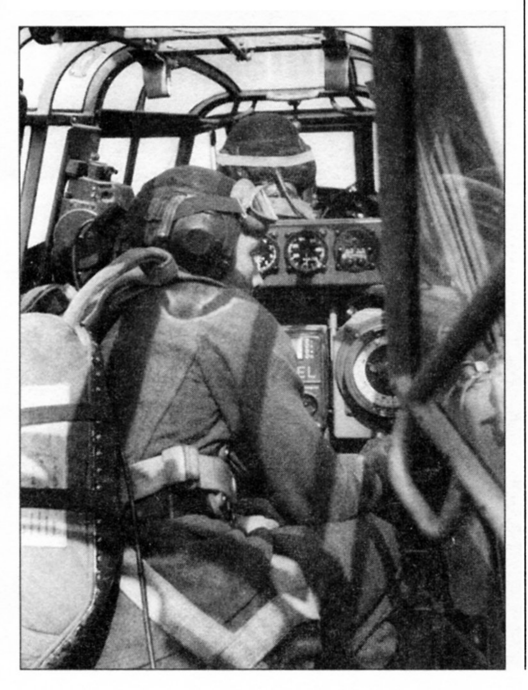
ние же воздушные победы в польской кампании «церштétереры» одержали 11 сентября, когда гауптман Фальк сбил две машины — транспортный «Фоккер» и неидентифицированный самолет-разведчик. 17 сентября был потерян последний в польской кампании Bf 110 — машина из I/ZG 76 стала жертвой польских зенитчиков. Общее количество потерянных над Польшей «стодесятых» составило 12 единиц (включая одну машину, сбитую по ошибке собственными зенитчиками 2 сентября). Сами «церштереры» претендовали на гораздо большее число побед — так, пилоты I/ZG 76 заявили 12 сбитых вражеских самолетов, а I(Z)/LG 1 — целых 30! По польским же данным, все три группы Bf 110 могут претендовать максимум на 15—20 воздушных побед.

Командование люфтваффе считало действия Bf 110 в Польше вполне успешными. В то же время им с трудом удавалось противостоять маневренным истребителям. Робкая критика «стодесятого» наталкивалась на сильное возражение — мол, двухмоторные истребители всегда проигрывают одномоторным в маневре, и только соответствующая тактика «церштереров» может свести на нет преимущество одномоторных машин.

Бои на Западе. Норвежская кампания

Последующие за победой над Польшей два месяца стали для частей тяжелых истребителей периодом отдыха и переформирования. Часть групп «церштереров» смогли наконец-то сменить свои «временные» Bf 109 на двухмоторные Bf 110C. Снова в бой «стодесятые» пошли в декабре 1939 г., когда их стали поднимать на перехват британских самолетов, появляющихся у Гельголанда и Вильгельмсхафена. 5 декабря с аэродрома Евер по тревоге взлетела восьмерка Bf 110C-2 из группы I/ZG 26, но противника обнаружить не удалось. А на следующий день был потерян самолет из отряда 2./ZG 26, столкнувшийся в воздухе с британским патрульным «Энсоном». «Отличились» в тот день и пилоты I/ZG 76, сбившие по ошибке летающую лодку Do 18. 14 декабря «Мессершмитты» отряда 2./ZG 26 встретились в воздухе с бомбардировщиками «Веллингтон» 99-й эскадрильи Королевских ВВС, но единственным результатом боя стало повреждение огнем стрелков бомбардировщиков «церштерера» гауптмана Рестемейера (Restemeyer).

Видя малую эффективность действия разрозненных сил истребителей у Гельголанда, командование люфтваффе приняло решение создать для действий в этом районе специальное временное соединение под командованием оберст-лейтенанта Карла Шумахера (Karl Schumacher) — Jagdgeschwader Schumacher. В его состав вошло порядка 80-100 истребителей Bf 109 и Bf 110 — последние были представлены группой I/ZG 76 на самолетах Bf 110C-2 под командованием гауптмана Гюнтера Рейнеке (Gunther Reinecke). Эффективность подобного массирования сил удалось проверить практически сразу же. 18 декабря пополудни «Веллингтоны» из 9-й, 37-й, 38-й и 149-й эскадрилий появились у Гельголанда. Их перехватили патрулировавшие над Фризскими островами Bf 110C-2. Первой атаковала пара гаупт-



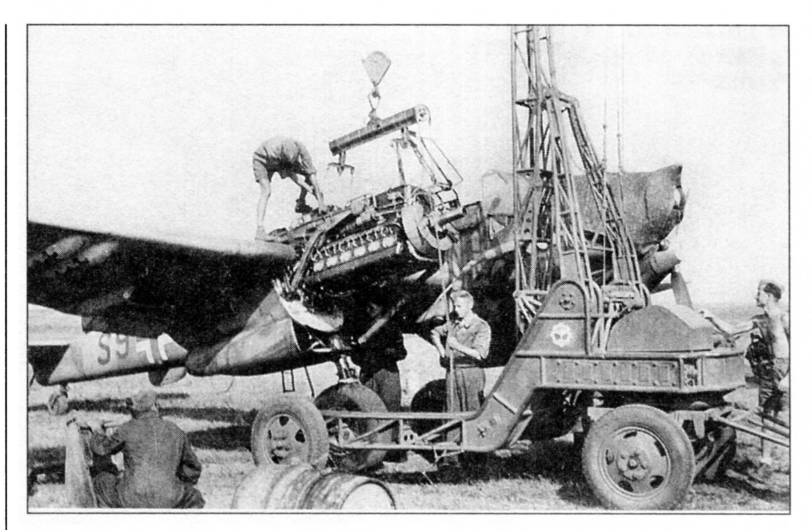
Экипаж в кабине Bf.110. Стрелок-радист работает с рацией

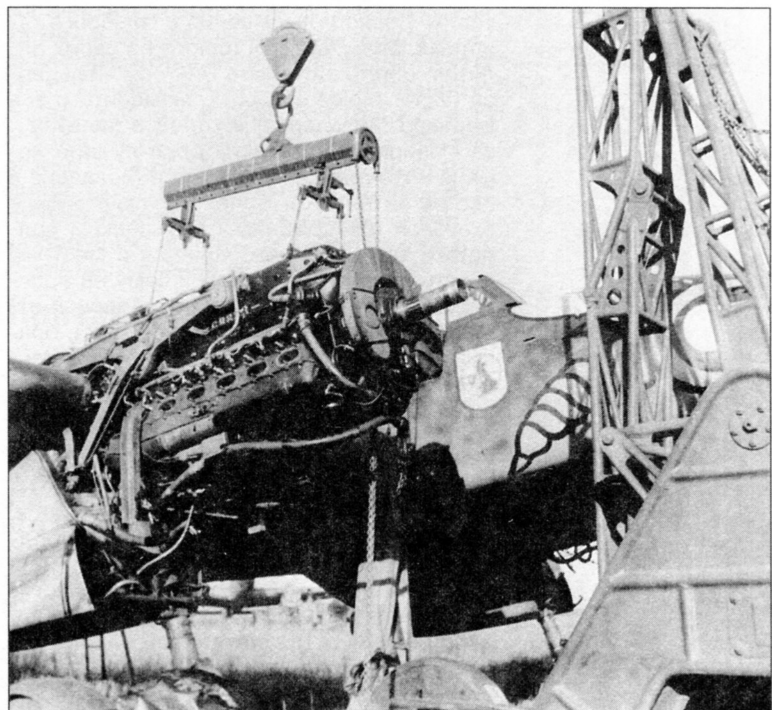
мана Фалька и его ведомого, унтер-офицера Хейнца Фрезия (Heinz Fresia). Буквально в течение одной минуты они «свалили» по два бомбардировщика. Правда, самолет Фалька получил повреждения от ответного огня, и гауптман сел на вынужденную на о. Вангероог. Вслед за ними подтянулись и другие самолеты I/ZG 76, а также одномоторные Bf 109. Итогом побоища стало уничтожение, по германским данным, 38 «Веллингтонов», 15 из них записали на свой счет пилоты «церштереров». Правда, англичане признали потерю лишь 12 машин, а ещё три вернулись на аэродром поврежденными. Примерно в таком же духе, хотя и с менее громкими успехами, действовала I/ZG 76 и в январе 1940 г.

В начале 1940 г. численный состав соединений «церштереров» существенно усилился — достигли боевой готовности группы I и II/ZG 26, была сформирована III-я группа в той же эскадре, а также группа I/ZG 2. Инструкторскую группу переименовали из I(Z)/LG 1 в V(Z)/LG 1. Именно эта группа впервые столкнулась с «Харрикейнами» — 26 марта, прикрывая разведчик Do 17, «церштереры» вынуждены были отбивать атаку британцев из 73-й эскадрильи, результатом чего стало повреждение трех Bf 110. А 2 апреля у Люневиля в Лотарингии французскими истребителями MS.406C-1 из группы GC II/3 был сбит Bf 110C из V(Z)/LG 1. Но все эти стычки были лишь разминкой перед настоящим делом, в котором «церштереры» должны были сыграть одну из главных ролей, — операцией «Везерюбунг».

Для участия в операции по захвату Дании и Норвегии выделили три группы истребителей, причем две из них — I/ZG 1 и I/ZG 76 — были вооружены Bf 110 (в общей сложности, 64 самолета) и лишь одна — II/JG 77 — одномоторными Bf 109. Дело в том, что до Норвегии могли достать лишь «церштереры», да и то при условии предварительного захвата датских аэродромов. Эти силы должны были обеспечивать действия трех полных эскадр (9 групп) бомбардировщиков, не считая армады транспортных самолетов, да всякой мелочи вроде группы пикировщиков, двух отрядов дальней разведки, частей гидросамолетов и пр. Но серьезного сопротивления в воздухе не ожидалось — авиация двух скандинавских стран была чисто символической.

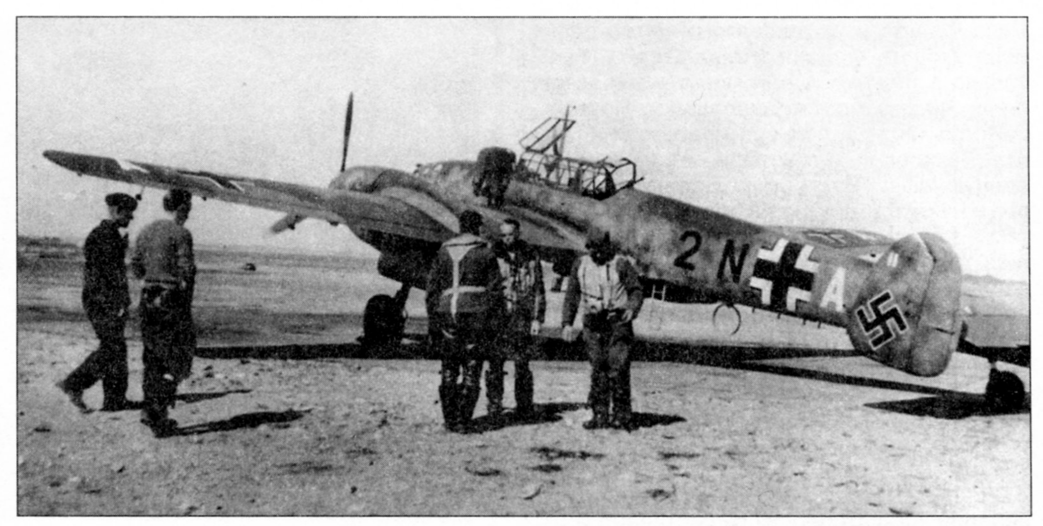
Занятие Дании 9 апреля 1940 г. оказалось «легкой прогулкой» и, возможно, самой короткой кампанией в истории войн — она длилась каких-то четыре часа. Определенную роль в этом сыграли и «церштереры» группы I/ZG 1 (которой теперь командовал уже не раз упоминавшийся Вольфганг Фальк), сумевшие в течение нескольких минут нейтрализовать датскую авиацию. Появившись над аэродромом Вёрлесе, Фальк с ходу сбил на взлете единственного успевшего подняться в воздух истребителя «Фоккер» D-XXI, а его подчиненные расстреляли на летном поле ещё четыре таких самолета и девять разведчиков «Фоккер» C-VE. Два Bf 110 получили легкие повреждения от зенитного огня, но в дальнейшем организованного сопротивления ни авиация, ни ПВО не оказывали, и группа смогла без проблем перебазироваться на аэродром Ольборг на севере Дании. О характере боевых действий свидетельствует следующая ис-





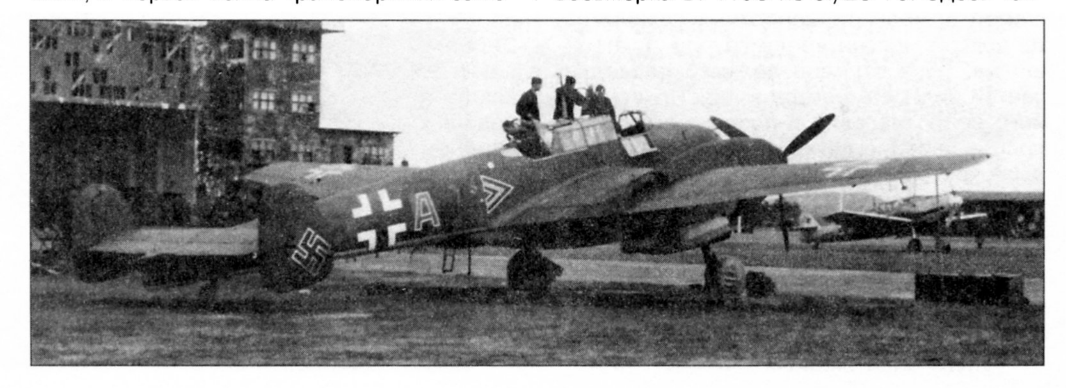
Замена двигателя на Bf 110 из ZG 1

Bf 110 из II/ZG 1 в Норвегии, аэродром Гердла



тория. После приземления в Ольборге гауптман Фальк выслал одного из своих пилотов, обер-лейтенанта Виктора Мёльдерса (Victor Molders), брата знаменитого аса Вернера Мёльдерса, в город с задачей... забронировать для авиаторов лучшие номера в гостинице. В Ольборге Мёльдерс в своем летном комбинезоне люфтваффе оказался единственным германским солдатом, тем не менее, полиция и местные власти никакого интереса к нему не проявили. Когда в город вступил передовой отряд 159-го пехотного полка вермахта, бравые пилотяги уже вовсю «заправлялись» пивом в гостиничной кафешке!

Не в пример сложнее была задача группы I/ZG 76, возглавляемой гауптманом Рейнеке — её экипажи должны были прикрывать высадку в Норвегии, действуя на предельной дальности. Предполагалось, что после захвата парашютистами аэродрома Форнебю в окрестностях Осло, истребители приземлятся на него и смогут дозаправиться. 29 транспортников Ju 52 с первой волной десанта прикрывали восемь Bf 110C отряда 1./ZG 76, ведомые его командиром, гауптманом Вернером Хансеном (Werner Hansen). Но из-за тумана выброску парашютного десанта отменили, и первая волна транспортных самолетов легла на обратный курс. Однако «церштререры», так же как и вторая волна транспортников (53 Ju 52, везущие не парашютистов, а обычную пехоту), приказ об отмене высадки не получили. Самолеты Хансена барражировали над Форнебю в ожидании десантников, когда появилась пятерка норвежских истребителей «Гладиатор». В скоротечном бою один из них был сбит обер-лейтенантом Лентом, но и норвежцы сумели сбить два Bf 110. Уцелевшие «церштереры» проштурмовали аэродром, уничтожив на летном поле два «Гладиатора», а ещё два были сбиты при попытке сесть на замерзшее озеро. Когда же, наконец, появились транспортники, Bf 110 летали буквально на последних каплях горючего — у трех самолетов даже остановилось по одному двигателю. В отчаянии Хансен решил садиться на аэродром перед «Юнкерсами». Первым зашел на посадку Лент — его самолет вылетел за пределы ВПП и снес шасси об забор. Пять остальных «Мессершмиттов» приземлились с сухими баками, но без проблем, и, развернув пулеметы стрелков в направлении позиций норвежской охраны, обеспечили посадку транспортных машин. Высадку десанта в Ставангере прикрывала восьмерка Bf 110C из 3./ZG 76. Здесь так-



Bf 110D-0 из штаба группы I./ZG 76. Норвегия, Ставангер-Сола, начало лета 1940 г.

Аварийная посадка Bf 110D. Норвегия, Гердла

же не обошлось без потерь: два самолета столкнулись в воздухе, экипажи погибли.

После перебазирования I/ZG 76 в Норвегию самолеты группы приняли участие в боях против английских и французских войск, высадившихся в районе Нарвика 18-19 апреля 1940 г. К тому времени в составе группы появились первые Bf 110D с «Дакельбаухами», позволяющими существенно расширить радиус действия «церштереров». К моменту вывода англо-французских войск в середине мая 1940 г. потери Bf 110 в норвежской кампании составили 25 самолетов. По состоянию на 15 мая в Скандинавии находилось три отряда двухмоторных истребителей: 2./ZG 76 с 11 самолетами (семь исправных) дислоцировался в Ольборге (Дания), а 1. и 3./ZG 76 (25 самолетов, из них 16 исправных) — в Норвегии, на аэродроме Ставангер-Сола. Все остальные самолеты этого типа потребовались в другом месте — на Западном фронте, где началось решающее наступление вермахта.

Разгром Франции. «Битва за Британию»

По состоянию на 10 мая 1940 г. на Западном фронте находилось девять групп тяжелых истребителей (см. таблицу). Каждая из них насчитывала в своем составе 33—37 самолетов Bf 110C и D, из них в среднем 25 было исправно. В общей сложности насчитывалось 335 двухмоторных истребителей, из них 238 — боеготовых.

Главной задачей, возлагающейся на части «церштереров» в кампании на Западе, было сопровождение бомбардировщиков и ведение наступательных действий с целью завоевания господства в воздухе. Одномоторные же истребители главным образом должны были прикрывать собственные войска и объекты в ближней тыловой полосе. То есть Bf 110 рассматривался как основной наступательный истребитель.

В первый день наступления, 10 мая 1940 г., двухмоторные истребители сопровождали соединения транспортных самолетов, доставляющих десантников к целям в Бельгии и Голландии. Со своей задачей «церштереры» справились: например, в районе аэродрома Ваалхавен у Роттердама самолеты I/ZG 1 сбили пять из шести британских двухмоторных истребителей «Бленхейм» IF, пытавшихся прорваться к транспортникам. В итоге англичанам удалось сбить только одного Ju 52. В то же время машины из II/ZG 1 штурмовали аэродром Флиссинген, где базировались части голландской авиации. Но и в первый день боев были понесены потери — пилоты «Харрикейнов» из 1-й эскадрильи Королевских ВВС сбили два Bf 110C-2 группы II/ZG 26. Эти самолеты стали единственными «стодесятыми», потерянными в первый день наступления — весьма неплохой результат, если учесть, что всего люфтваффе в тот день потеряло 308 самолетов (правда, более половины из них — 158 — пришлось на долю транспортных Ju 52). 11 мая неприятную встречу с «Харрикейнами» имели экипажи группы I/ZG 2, также потерявшей две машины. А вот с французскими истребителями

Штаб эскадры	Группа	Кол-во самолетов всего/исправных	Место дислокации
	2-й воздушный флот		
ZG 26	I/ZG 26	34/11	Нидермендинг
	III/ZG 26	37/30	Крефельд
	I/ZG 1	35/22	Кирхеллен
	II/ZG 1	36/26	Гельзенкирхен-Буер
	3-й воздушный флот		
ZG 2	I/ZG 2	35/22	Дармштадт-Грисхейм
ZG 76	II/ZG 76	33/25	Кёльн-Ван
	II/ZG 26	35/25	Каарст
отдельная	I/ZG 52	35/23	Нойгаузен
отдельная	V(Z)/LG 1	33/27	Мангейм-Сандхофен

Bf 110C-1 из группы I/ZG 2. Западный фронт, май 1940 г.

расправляться было относительно легко — в тот день пилоты II/ZG 76 заявили об уничтожении пяти «Моранов» MS.406. Это в принципе неудивительно — ведь «Моран» развивал максимум 480 км/ч, а скорость Bf 110C была на 40—45 км/ч больше. На удивление трудно пришлось с малочисленными голландскими самолетами: так, 11 мая около полудня 12 Bf 110C из ZG 2 перехватила пару бомбардировщиков «Фоккер» T.V, сопровождаемых тремя истребителями D.XXI. Несмотря на подавляющее численное превосходство, бой закончился «вничью» — за один сбитый бомбардировщик и один истребитель пришлось заплатить двумя «церштерерами».

С 13 мая двухмоторные истребители вели интенсивные бои в районе Седана. В частности, II/ZG 1 штурмовала вражеские аэродромы, потеряв при этом от зенитно-

Bf 110C из отряда 5./ZG 6. Май 1940 г.

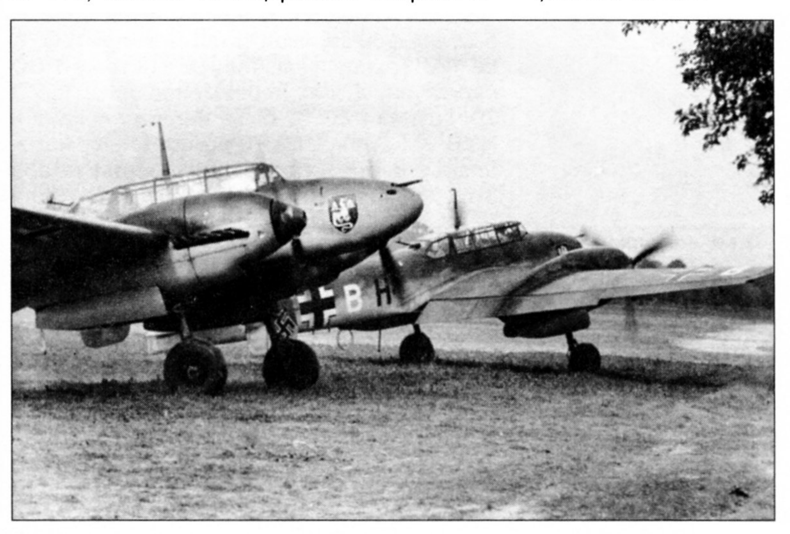
го огня командира отряда 5./ZG 1 гауптмана Родериха Кюпперса (Roderich Kuppers). На следующий день «церштереры» действовали в роли истребителей ПВО, отбивая ожесточенные атаки англо-французской авиации, стремившейся разрушить мосты у Седана. В этот день впервые за кампанию противники люфтваффе организовали массированные налеты, и в воздухе кипели ожесточенные бои. Недаром в историю люфтваффе 14 мая вошло как «День истребителей» (Tag der Jagdflieger). Основную тяжесть боев вынесли части, вооруженные одномоторными Bf 109, но и «церштереры» внесли свою лепту — вскоре после полудня самолеты III/ZG 26 сбили два французских бомбардировщика «Амио» 143. А 15 мая были зафиксированы наибольшие суточные потери Bf 110 — девять машин, причем большинство было сбито у Седана (в другие дни среднесуточные потери составляли два самолета). Но и «церштереры» сбили также девять вражеских самолетов — причем все они были «Харрикейнами». Очередной пик потерь был отмечен 18 мая, когда части «церштереров» потеряли восемь самолетов. В числе их была и машина командира эскадры ZG 76 майора Грабманна, а сам пилот попал в плен. О состоянии частей двухмоторных истребителей может свидетельствовать хотя бы тот факт, что на 19 мая в отряде 5./ZG 26 оставалось всего три боеспособных «Мессершмитта».

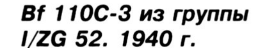
К концу второй декады мая 1940 г. двухмоторные истребители с атак наземных целей и прикрытия своих объектов вновь переключились на сопровождение бомбардировщиков. Возросло также количество вылетов на «свободную охоту» (Freie Jagd), предусматривавшую самостоятельный поиск и уничтожение воздушного противника. 23 мая вермахт вышел к берегам Ла-Манша, и в бой против люфтваффе вступили истребители Королевских ВВС с баз в Англии. Прикрывая эвакуацию британского экспедиционного корпуса из Дюнкерка, в бой впервые вступили лучшие английские истребители «Спитфайр». При встрече с этими машинами пилоты Bf 110 вынуждены были применять сугубо бомбардировочную тактику — становиться в оборонительный круг. Естественно, сопровождаемые «церштерерами» бомбардировщики оставались без защиты...

В начале июня 1940 г. началось применение двух новых модификаций Bf 110. Инструкторский отряд дальней разведки 7.(F)/LG 2, перебазировавшись на аэродром Гримберген в Бельгии, начал фронтовые испытания разведчиков Bf 110C-5. А в отряд 1./ZG 1 поступили вооруженные 30-мм пушками самолеты Bf 110C-6.

Bf 110C из группы II/ZG 76. Из-за характерной эмблемы эта часть была прозвана «Акульей группой». Май 1940 г.

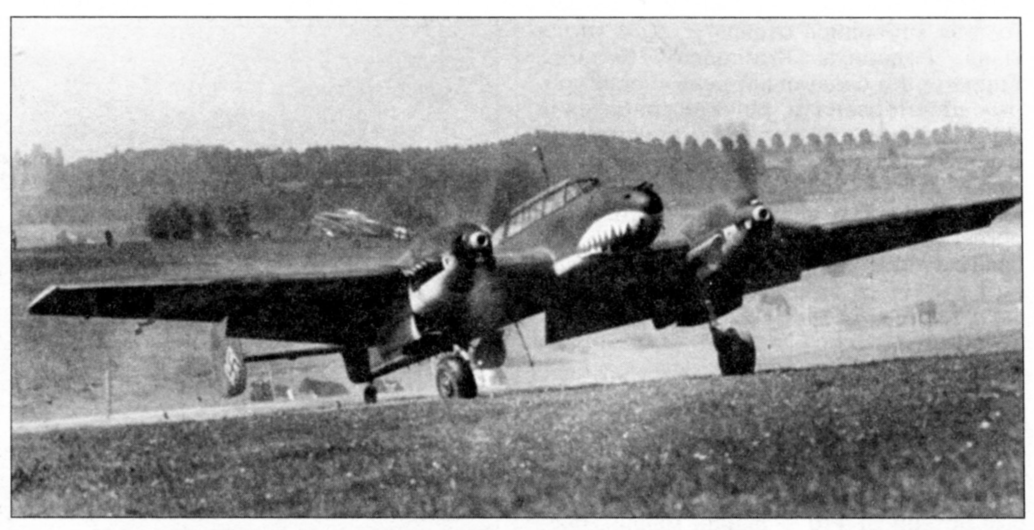
Одним из наиболее интересных моментов кампании на Западе стали воздушные бои над Швейцарией, где «Мессершмиттам» двухмоторным пришлось сражаться с «Мессершмиттами» одномоторными. Это альпийское государство всеми силами оберегало свой нейтралитет. Истребители атаковали самолеты любой воюющей стороны, вторгавшиеся в воздушное пространство Швейцарии. Немало досталось и люфтваффе — прежде всего жертвами швейцарцев становились бомбардировщики, получившие повреждения при налетах на объекты на юге Франции и пытающиеся при возвращении «срезать» дистанцию через Швейцарию. Взбешенный Геринг приказал группе II/ZG 1 организовать «наступательное патрулирование» над швейцарской территорией. Все закончилось плачевно: в двух боевых вылетах 4 и 5 июня группа потеряла пять Bf 110, сбитых швейцарскими истребите-





Bf 110C-3 из группы I/ZG 52. 1940 г.

Bf 110C из группы II/ZG 76 выруливает на взлет. 1940 г.



лями Bf 109E (сами швейцарцы потеряли лишь две машины)*. После этого люфтваффе старалось неукоснительно соблюдать нейтралитет альпийского государства...

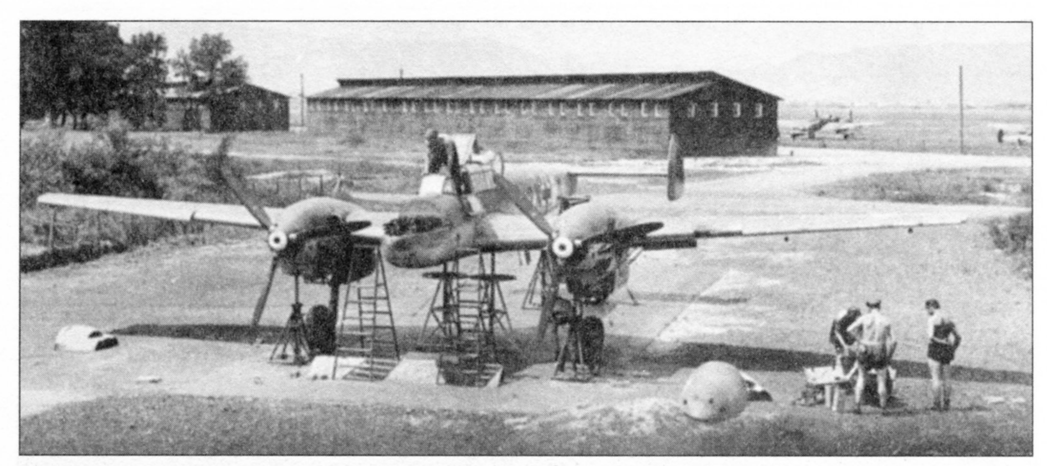
В общей сложности за время кампании во Франции и странах Бенилюкса было потеряно 82 Bf 110. При этом около 30% приходилось на небоевые потери, вызванные в первую очередь, интенсивной эксплуатацией самолетов. Среди боевых потерь большинство составляли машины, сбитые «Харрикейнами» и «Спитфайрами»: пилоты Королевских ВВС отправили на землю 43 «церштерера». Стало ясно, что на равных сражаться с одномоторными скоростными истребителями Bf 110 не может. А именно такие самолеты стали противниками «церштереров» во время следующего этапа войны в воздухе — «Битвы за Британию».

Для действий против Великобритании было выделено восемь групп «церштереров», насчитывающих около 300 самолетов (см. таблицу). К началу июля 1940 г. был расформирован штаб эскадры ZG 1, её I-ю группу включили в систему ПВО Германии, а II-ю переименовали в III/ZG 76. Группа I/ZG 52 была переименована в II/ZG 2. Группа I/ZG 76 по-прежнему находилась в Норвегии, в подчинении штаба 5-го воздушного флота. Также для действий над Англией выделили т.н. «Испытательную группу 210» — Erprobungsgruppe 210 (Erpr.Gr. 210). Эта часть была сформирована 1 июля 1940 г. специально для испытаний новых самолетов Me 210, но поскольку поступление их на вооружение откладывалось, группу вооружили самолетами Bf 110 разных модификаций (1-й отряд получил Bf 110C-6, а 2-й и штаб группы — 13 Bf 110D-0/B; 3-й отряд летал на одномоторных Bf 109E-4/B) и использовали для отработки тактики боевого применения истребителей-бомбардировщиков.

Над Англией Bf 110 появились в начале июля 1940 г. Первыми были разведчики, и, естественно, они первыми и понесли потери. 6 июля при невыясненных обстоятельствах погиб Bf 110D-0 из 1-го отряда группы воздушной разведки верховного командования люфтваффе — 1.(F)/Ob.d.L, вылетевший на задание в район Абердина. А три дня спустя пришел и черед истребителей — над Ла-Маншем при атаке британского конвоя было сбито два Bf 110 из групп III/ZG 26 и V(Z)/LG 1. 11 июля отряд 9./ZG 76 потерял над Портлендом сразу три Bf 110C-2, причем среди погибших пилотов оказался племянник Германа Геринга, Ганс-Иоахим Геринг (Hans-Joachim Goring). А 21 июля истребители из 238-й эскадрильи над южной Англией обстреляли Bf 110C-5 из отряда 4.(F)/AufklGr. 14. Пилот, обер-лейтенант Фридрих-Карл Рунде (Friedrich-Karl Runde), смог посадить поврежденную машину у Чичестера. Сам он и его бортстрелок попали в плен, а «Мессершмитт» британцы отремонтировали и использовали

Штаб эскадры	Группа	Место дислокации
	2-й воздушный флот (Брюссель)	
ZG 26 (Лилль)	I/ZG 26	Ивренш-Сент-Омер
	II/ZG 26	Креси-Сент-Омер
	III/ZG 26	Барли-Аркес
ZG 76 (Лаваль)	II/ZG 76	Аббевиль-Ивренш
	III/ZG 76	Лаваль
	3-й воздушный флот (Париж)	
ZG 2 (Туссу-ле-Нобль)	I/ZG 2	Каен-Каприке
	II/ZG 2	Гийянкур
отдельная	V(Z)/LG 1	Каен

* Швейцария стала первой зарубежной страной, получившей на вооружение истребители Bf 109: на рубеже 1938/1939 гг. она получила 10 Bf 109C, а с весны 1939 г. по апрель 1940 г. — ещё 80 Bf 109E.



Техобслуживание Bf 110C-2 из отряда 4./ZG 1. 1940 г.

для испытаний. Но в тех случаях, когда истребители противника отсутствовали, «церштереры» добивались неплохих результатов. В частности, 13 июля в бою дебютировала группа Erpr.Gr. 210 — её экипажи атаковали два конвоя в устье Темзы, заявив об уничтожении судов общим тоннажем 20 000 тонн.

Все июльские стычки были не более чем прелюдией к воздушным сражением, развернувшимся в начале августа и продолжавшимся в течение трех месяцев — тому, что получило название «Битва за Англию». 12 августа был нанесен первый массированный бомбовый удар. Поскольку к тому времени английские береговые радары обнаруживали вражеские самолеты, следовавшие на средней высоте, уже над побережьем Франции, но не могли «видеть» машины на малой высоте, в первом эшелоне шли на высоте порядка 150 м истребители-бомбардировщики из Erpr.Gr. 210. Малыми группами они атаковали позиции РЛС. Следом удар нанесли главные силы — сотня Ju 88 из эскадры KG 51. Их прикрывали около 150 истребителей, в т.ч. порядка 120 Bf 110 из групп I/ZG 2, II/ZG 2 и III/ZG 76. «Церштереры» не только не справились с прикрытием бомбардировщиков (например, группа, атаковавшая Портсмут, потеряла 10 «Юнкерсов»), но и не смогли защитить самих себя — британцы сбили пять Bf 110 ценой потери одного «Харрикейна». 13 августа действия разворачивались по подобному сценарию — первыми удар нанесли самолеты Erpr.Gr. 210, атаковавшие аэродром Манстон. При этом три «стодесятых» были сбиты зенитным огнем. Во второй половине дня на цели отправились 120 Ju 88 в сопровождении трех десятков Bf 110 из V(Z)/LG 1. И снова истребители понесли потери — из рейда не вернулись четыре «церштерера».

14 августа над южной Англией установилась нелетная погода, из-за чего большинство планировавшихся налетов пришлось отменить. На следующий день группа Erpr.Gr. 210 в составе 16 Bf 110 под прикрытием девяти Bf 109E нанесла удар

Bf 110 в боевом полете. Осень 1940 г., «Битва за Британию»

по аэродрому Мартлшем Хит. «Мессершмиттов» пытались перехватить «Харрикейны» 17-й эскадрильи, но немцы без потерь со своей стороны сбили три из них, а четвертый, поврежденный, разбился при посадке. В тот же день люфтваффе нанесли удар с севера — самолеты 5-го воздушного флота атаковали из Скандинавии. 72 Не 111 из эскадры KG 26 сопровождали 21 Bf 110D из группы I/ZG 76 с подвешенными «Дакельбаухами» — только в таком варианте «стодесятые» могли преодолеть расстояние от Ольборга до целей в Шотландии. Германское командование предполагало, что все британские истребители находятся на юге, но, увы, оно ошибалось... Уже на подходе немецкую армаду встретили «Спитфайры» 72-й эскадрильи и «Харрикейны» 605-й, базировавшиеся у Эдинбурга. В итоге, истребители не только не смогли защитить «бомберов», но и сами понесли существенные потери. Уже в первой атаке был сбит «церштерер» командира группы гауптмана Вернера Рестмейера (Werner Restmeyer), а затем ещё пять Bf 110 стали жертвами британцев. Седьмая машина разбилась уже при возвращении, её экипаж погиб. Немецкие пилоты заявили девять воздушных побед, но на самом деле

Замаскированный Bf 110C на полевом аэродроме. 1940 г.

В качестве тягача для этого Bf 110C используется трофейная французская танкетка «Рено» UE

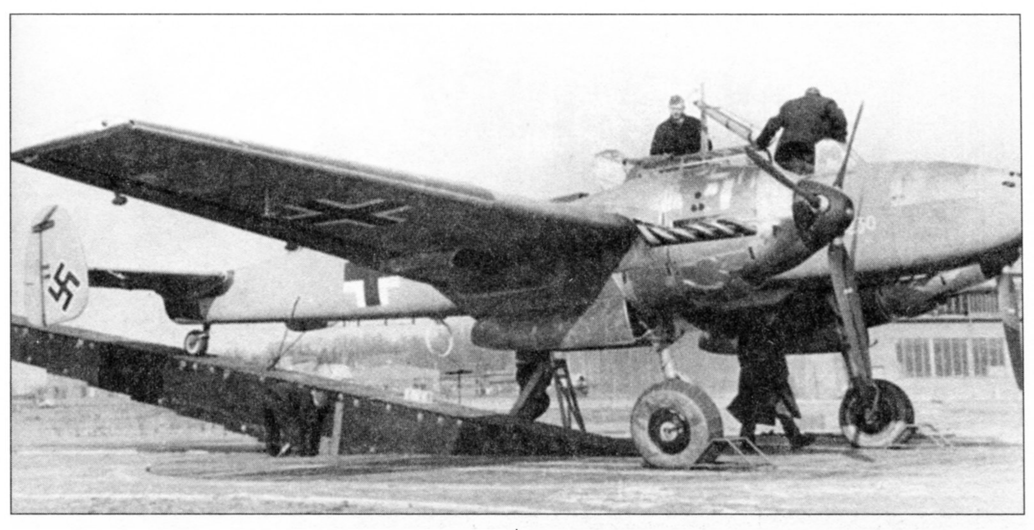
британские потери ограничились единственным «Харрикейном», разбившимся при посадке. В дальнейшем для налетов на Британию силы из Скандинавии не привлекались, а оставшаяся не у дел группа I/ZG 76 вскоре была выведена в Германию и переведена в ночные истребители.

Во второй половине дня 15 августа люфтваффе предприняло ряд атак на объекты в юго-восточной Англии. В частности, группа Erpr.Gr. 210 всеми боеготовыми самолетами (14 Bf 110 и 8 Bf 109) без истребительного прикрытия атаковала аэродром Кройдон. «Харрикейны» из 32-й и 111-й эскадрилий устроили группе сущий разгром, сбив шесть «стодесятых». В одном вылете Erpr.Gr. 210 потеряла весь штаб: командир гауптман Рубенсдёрфер (Rubensdorfer) погиб, а адъютант оберлейтенант Фидлер (Fiedler) и зампотех лейтенант Кох (Koch) попали в плен, причем Фидлер спустя несколько дней умер от полученных в бою ран. Тяжелые потери понесли и другие группы, участвовавшие в налетах 15 августа — например II/ZG 76 потеряла шесть «стодесятых», а III/ZG 76 — четыре, не сбив при этом ни одного британского истребителя. 15 августа стало поистине черным днем для двухмоторных истребителей — люфтваффе лишилось 30 Bf 110, причем «церштерерами» сбит был лишь один «Харрикейн»! Потери обрели невиданный доселе масштаб.

Описание событий, имевших место 15 августа, оставил в своих воспоминаниях один из бортстрелков 6./ZG 76 Макс Гушевски (Max Guschewski): «Утром мы перебазировались из Ле Мана в Ренн. Там к нашим Bf 110 подвесили дополнительные топливные баки. На задание мы взлетели 15 августа в 16.00. Над островом Гернси встретились с подопечными — четырьмя десятками Ju 88... На высоте 4000 м прошли над Шербуром, направляясь в сторону Англии. Над Каналом заняли эшелон 2000 м. Нашей целью был аэродром в Солсбери. Все небо над островом Уайт и Портлендом было чистым. Лишь за самолетами тянулись инверсионные следы. Над целью нас атаковали «Спитфайры». Бомбардировщики, сбросив груз, развернулись на обратный курс, мы же вступили в бой. Над Солентом нашу машину атаковало четыре истребителя — два зашли спереди, а два — с хвоста. Правый двигатель загорелся, левый тоже остановился. При попытке покинуть самолет с парашютом я получил ранение в спину. К счастью, пилот смог посадить поврежденную машину в поле». Добавим, что Гушевски попал в плен, а пилот его машины, Иоганн Бинсдорфер (Johann Binsdorfer), был застрелен при попытке к бегству.

В последующие три дня было потеряно ещё 22 Bf 110. Огромные потери не прошли мимо внимания Геринга, обвинившего командиров и пилотов групп двухмоторных истребителей в бездарном руководстве и неумении воевать. Было предложено в обязательном порядке сопровождать «церштереры» одномоторными истребителями, но число сбитых над Англией Bf 110 росло и к концу августа достигло 120. Поставки промышленности не перекрывали потерь, и по состоянию на 7 сентября в четырех из восьми групп «церштереров», действовавших против Англии, не

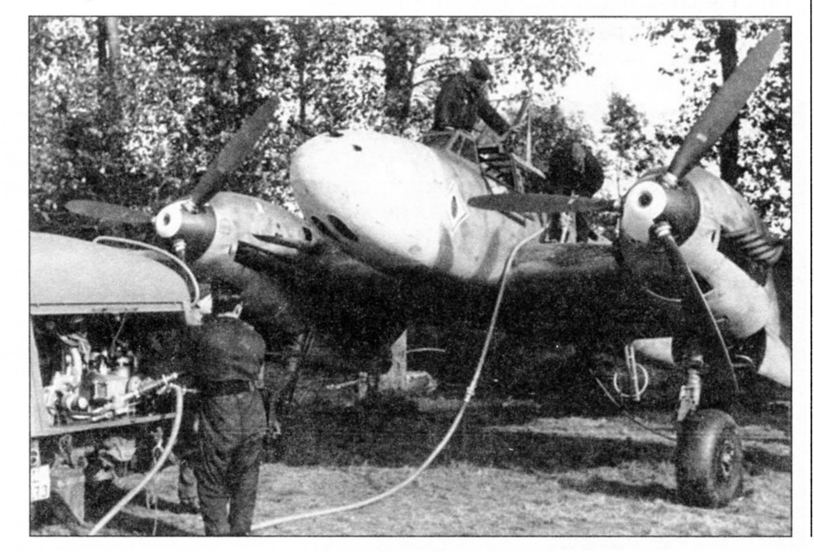
Bf 110C, установленный на специальной рампе для пристрелки бортового оружия. 1940 г.



осталось ни одной исправной машины! Четыре другие группы располагали 75 боеготовыми Bf 110, ещё 17 исправных машин имела Erpr.Gr. 210 и более 30 самолетов было в пяти дальнеразведывательных отрядах.

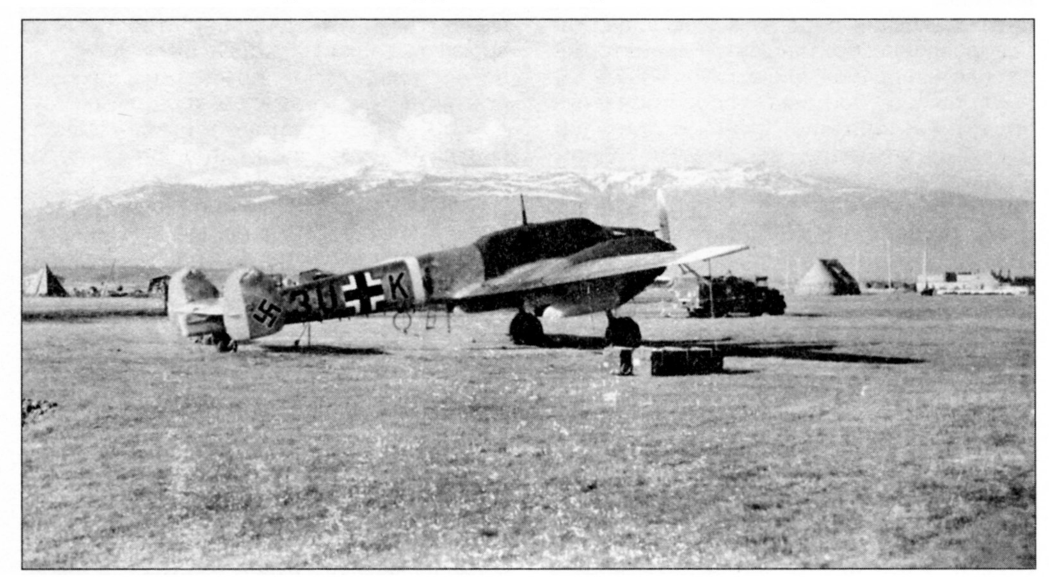
С 7 сентября воздушное наступление против Англии обрело новую форму — с аэродромов и позиций РЛС усилия бомбардировщиков люфтваффе были переключены на города и промышленные объекты. Bf 110 продолжали принимать участие в этих налетах как истребители сопровождения, а машины Erpr.Gr. 210 — как истребители-бомбардировщики. Потери продолжались — например 7 сентября эскадра потеряла семь самолетов. Очевидным было, что как истребитель сопровождения Bf 110 себя полностью исчерпал. Но он ещё сохранял неплохой потенциал как ударная машина — группа Erpr.Gr. 210 в большинстве случаев выполняла поставленные задачи. 27 сентября стало очередным «черным днем» для «стодесятых». Около 30 самолетов этого типа — истребителей-бомбардировщиков из Erpr.Gr. 210 и сопровождавших их машин из III/ZG 26 — осуществляли налет на завод самолетостроительной фирмы «Бристоль». Английские истребители сбили 19 из них... В тот же день из-за понесенных тяжелых потерь была расформирована эскадра ZG 2, а её личный состав и оставшиеся самолеты распределили по другим частям. Инструкторскую группу V(Z)/LG 1 также расформировали, обратив личный состав на формирование частей ночных истребителей. В то же время группа Erpr.Gr. 210 была пополнена «стодесятыми» — 3-й её отряд, летавший на одномоторных Bf 109E, был передан в эскадру JG 51, а затем заново сформирован уже на двухмоторных машинах. С октября люфтваффе постепенно перешло к ночным налетам, а группы «церштереров» было отведены для отдыха и переформирования.

Заправка Bf 110E на полевом аэродроме, октябрь 1940 г.



Итогом «Битвы за Британию» стала потеря 223 Bf 110. Потери британских истребителей от «церштереров» точно установить трудно, но они оцениваются примерно в 100 машин. Германские источники, правда, приводят значительно большую цифру британских потерь, а три пилота «стодесятых» за время «Битвы» заявили о более чем десяти победах каждый. Это майор Эрих Грот (Erich Groth) и обер-лейтенант Иоахим Ябс (Joachim Jabs) — по 13 побед и гауптман Гейнц Накке (Heinz Nacke) — 12 побед. Интересно, что все три они летали в составе группы II/ZG 76. Но, несмотря на отдельные успехи, бои над Англией окончательно развеяли миф «Мессершмитта» Bf 110. Самолет, который задумывался как истребитель сопровождения, оказался неспособен даже постоять сам за себя.

Балканы, Северная Африка и Средиземноморье



Bf 110E из отряда 5./ZG 26, балканская кампания, весна 1941 г.

К началу 1941 г. люфтваффе располагало двумя эскадрами двухмоторных истребителей полного состава (по три группы) — ZG 26 и ZG 76. Во Франции оставалась группа II/ZG 76, чьи экипажи патрулировали над Бискайским заливом, а также Erpr.Gr. 210, действовавшая главным образом, против судоходства над Ла-Маншем и устьем Темзы. III/ZG 76 была передислоцирована в Норвегию, в Ставангер, сменив там I/ZG 76, которую отвели на территорию рейха. Группа III/ZG 26 прибыла на Сицилию, в то время как две другие группы этой эскадры готовились к войне против Югославии и Греции: I/ZG 26 прибыла на аэродром Сегед (Венгрия) и поступила в подчинение «Флигерфюрера Арад»*, а II/ZG 26 — в Крайницу и Враждебна (Болгария), в состав 8-го авиакорпуса. Эти две группы в общей сложности располагали 70 самолетами Bf 110C и E. Для операции против Греции и Югославии выделили и вооруженный Bf 110C-5 разведывательный отряд 7.(F)/LG 2 — его передислоцировали на аэродром Враждебна в окрестностях Софии.

В первом ударе против Югославии 6 апреля 1941 г. «церштереры» сопровождали бомбардировщики в налетах на аэродромы в районе Белграда. В бой вступили югославские истребители, причем группе I/ZG 26 пришлось столкнуться с «Мессершмиттами» Bf 109E, бой с которыми завершился «вничью» — 2:2. Но, кроме того, два «стодесятых» стали жертвами зениток, а пятая машина разбилась при посадке. А вот другой группе повезло — её противниками были тихоходные бипланы «Фьюри», и пилоты II/ZG 26 сбили 11 из них, умудрившись, правда, при этом потерять-таки два Bf 110. На второй день войны пара Bf 110 из II/ZG 26 сбила югославский бомбардировщик Do 17K из 210-й эскадрильи. В дальнейшем крупных воздушных боев в Югославии уже не происходило, и «церштереры» переключились на атаки наземных целей. Так, 11 и 12 апреля самолеты I/ZG 26 штурмовали аэродромы Нови Сад и Бельина, добивая на земле остатки югославской авиации. А 14 апреля самолеты «Флигерфюрера Арад», в том числе и «церштереры», обеспечивали высадку воздушного десанта на аэродром Бельина.

Следом за Югославией пришел черед Греции. Здесь Bf 110 действовали в условиях господства люфтваффе в воздухе, и главной их задачей оставались бомбоштурмовые удары. В частности, 20 апреля, действуя с передового аэродрома Ларисса, уже на территории Греции, самолеты II/ZG 26 проштурмовали аэродром Мерида у Афин, где находились «Бленхеймы» 11-й и 211-й эскадрилий Королевских ВВС. Итогом стало уничтожение четырех и повреждение двух британских бомбардировщиков. Общие потери люфтваффе в апрельских боях на Балканах составили 164 самолета, в том числе 23 Bf 110.

В мае 1941 г., после овладения материковой Грецией, начались германские атаки на Крит. В дополнение к двум уже находящимся на ТВД группам «церштереров» в Грецию из Франции перебросили II/ZG 76 (в общей сложности эти три группы и штабной отряд ZG 26 располагали

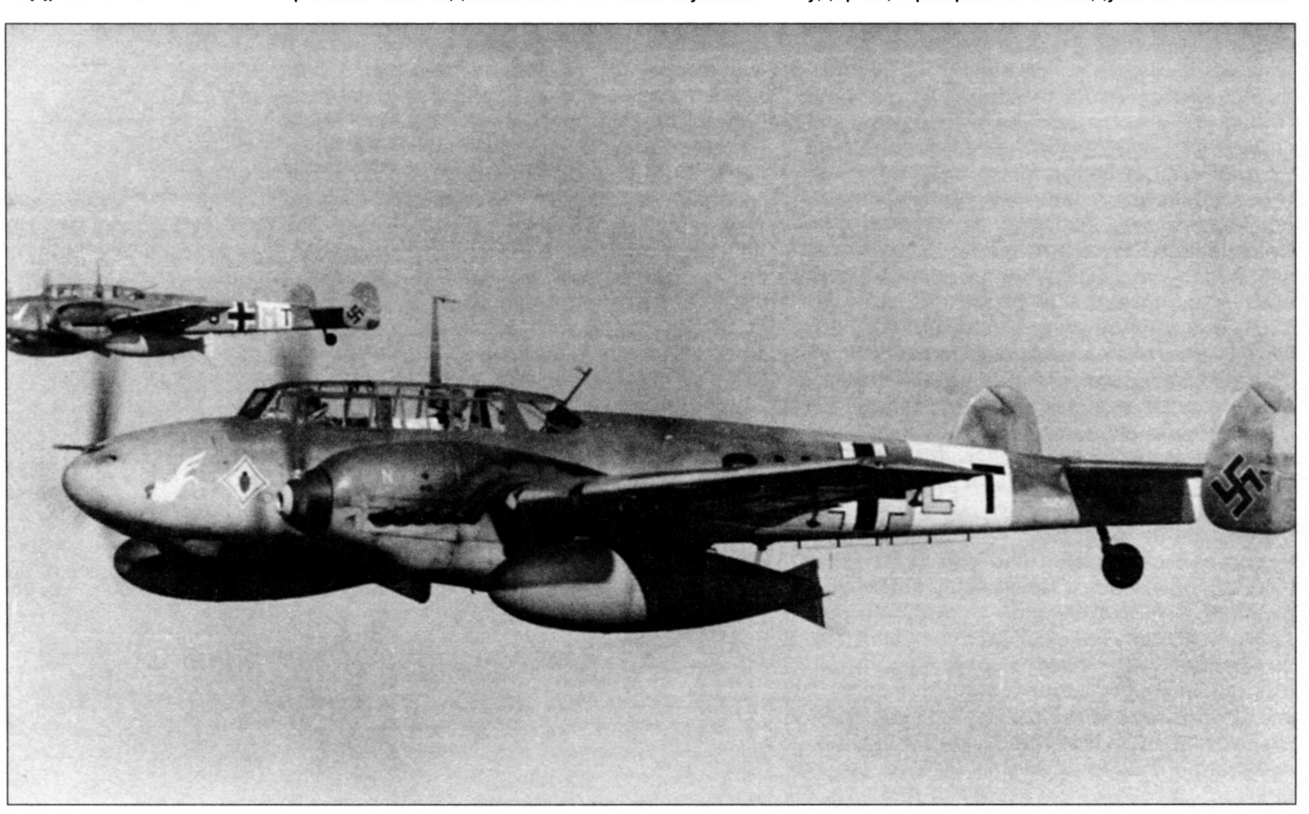
* Под его командованием были части люфтваффе, дислоцированные главным образом в Румынии, на аэродроме Арад: три группы Bf 109 и одна — пикировщиков Ju 87.

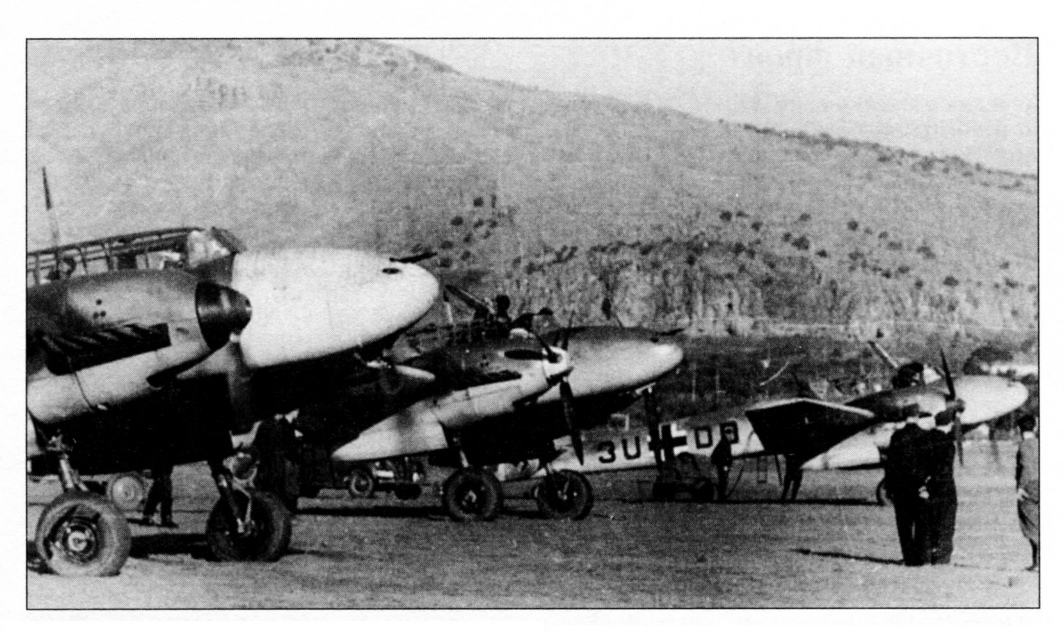
114 Bf 110). Именно эта группа первой появилась над Критом — 11 мая её самолеты атаковали аэродром Ираклион, где базировались британские «Гладиаторы». 14 мая налет повторила группа II/ZG 26, но на это раз британцы успели поднять в воздух истребители 112-й эскадрильи. Итог был обескураживающим: ни одного «Гладиатора» сбить не удалось, а те сумели «завалить» самолет обер-лейтенанта Бааге (Baagoe), аса, имевшего на своем счету 14 воздушных побед. Ещё один Bf 110 стал жертвой зенитчиков.

20 мая началась операция «Меркурий» — высадка германских воздушно-десантных войск на Крите. Более сотни Bf 110 из состава трех групп поддерживали эту операцию. В первый день вторжения «церштереры» атаковали Канеа и Ираклион, потеряв три самолета. На следующий день над Ираклионом был сбит ещё один Bf 110. 21 мая произошел неординарный случай в практике воздушной войны: гауптман Макроцки (Makrocki), командир I/ZG 26, обстрелял британское патрульное судно. Упорный гауптман сделал шесть заходов пока наконец не добился своего: прицельная очередь угодила прямо в пороховой погреб, и судно взорвалось. Но взрывной волной был сбит и «церштерер», а его экипаж погиб. Атака, казалось бы, безобидных суденышек, иногда была чревата последствиями: 24 мая пулеметом спасательного катера ML 1001 был сбит Bf 110D-3 из II/ZG 76. В общем же, главной задачей для «церштереров» во время высадки на Крите были действия по вражеских аэродромах, иногда «разбавляемые» ударами по кораблям и судам. В условиях отсутствия серьезного противника в воздухе «стодесятые» зарекомендовали себя в целом неплохо.

В январе 1941 г. люфтваффе перебросило в Италию, на аэродромы Сицилии, части 10-го авиакорпуса, ранее дислоцированного в Норвегии. В его составе имелось шесть авиагрупп и несколько отдельных отрядов, в том числе группа III/ZG 26, располагавшая двумя дюжинами Bf 110. Главной задачей «церштереров» стало сопровождение бомбардировщиков в рейдах на Мальту, корабельные соединения британского флота и конвои снабжения. Справлялись они с этой задачей небезуспешно — например 18 января экипажи Bf 110 сбили три «Харрикейна». А уже в конце месяца группа III/ZG 26 в числе первых частей люфтваффе была передислоцирована в Италию. Вскоре её усилил отряд 2./ZG 26 из I-й группы. На вооружении состояли самолеты Bf 110C-4 и D-3, позже дополненные новыми Bf 110E. Главными задачами «церштереров» на этом ТВД были сопровождение бомбардировщиков, нанесение бомбоштурмовых ударов, прикрытие с воздуха собственных

Bf 110D-3 из отряда 9/ZG 26. Средиземноморский ТВД, лето 1941 г.





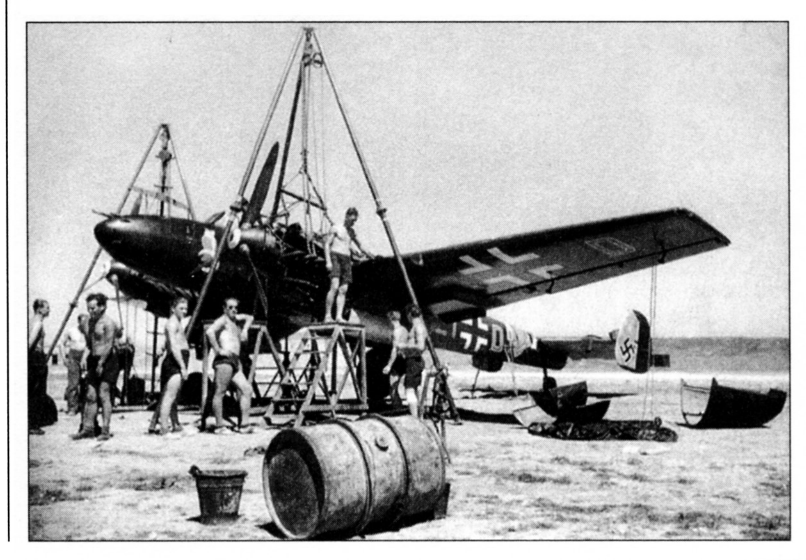
Bf 110D-3 из группы III/ZG 26. 1941 г.

войск и конвоев из Италии в Ливию. В Африке действовали и разведывательные «Мессершмитты» — самолетами Bf 110C-5 частично укомплектовали ближнеразведывательный отряд 2.(H)/14.

Первая потеря, понесенная «церштерерами» в Северной Африке, произошла по техническим причинам: 6 февраля из-за неисправности двигателя на территории, занятой британцами, сел самолет унтерофицера Липпки (Lippki). Пилот и его бортстрелок попали в плен. 16 февраля машину лейтенанта Хестеркампа (Hesterkamp) сбил зенитки, экипаж погиб. А начиная с 20-х чисел февраля регулярно отмечались воздушные бои, в которых противником «стодесятых» были главным образом хорошо знакомые по «Битве за Британию» «Харрикейны». Успех был переменным. Так, 2 апреля жертвой пилотов 3-й австралийской эскадрильи стал Bf 110, а на следующий день пайлот-офицер той же эскадрильи Тёрнбулл (Turnbull) умудрился сбить сразу четыре «церштерера». Но в тот же день «Мессершмитты» сбили и три «Харрикейна из 6-й эскадрильи. В апреле 1941 г. в Северную Африку прибыла группа I/JG 27, и её одномоторные Bf 109 взяли на себя большинство истребительных задач. «Стодесятые» же переключились на работу по наземным целям.

Интересным эпизодом в карьере Bf 110 стало участие в боевых действиях в Ираке. В этой стране весной 1941 г. вспыхнуло антианглийское восстание под руководством Рашида Али. Германия оказала помощь восставшим, направив через Сирию смешанную авиагруппу, возглавляемую оберстом Вернером Юнком (Werner Junck). В состав группы вошел отряд бомбардировщиков 4./KG 4, отряд Bf 110D-3 4./ZG 76, усиленный несколькими экипажами из ZG 26, и несколько транспортных самолетов. На все машины нанесли опознавательные знаки иракских ВВС. 13 мая самолеты группы Юнка приступили к боевым вылетам. В частности, шесть «церштереров» 20 мая штурмовали авиабазу Хаббания, уничтожив одного «Бленхейма» и три транспортных самолета (один DC-2 и две старых «Валентии») и повредив ещё два «Бленхейма». Но уже 30 мая восстание Рашида Али потерпело поражение, и германские авиаторы вынуждены были эвакуироваться. Личный состав отряда «церштереров» вывезли на транспортных самолетах, а сами истребители пришлось бросить. Таким образом, иракская «вылазка» обошлась люфтваффе в 19 потерянных Bf 110.

Техобслуживание Bf 110C из группы I/NJG3 (борт L1+DH). Бенгази, Ливия



Восточный фронт

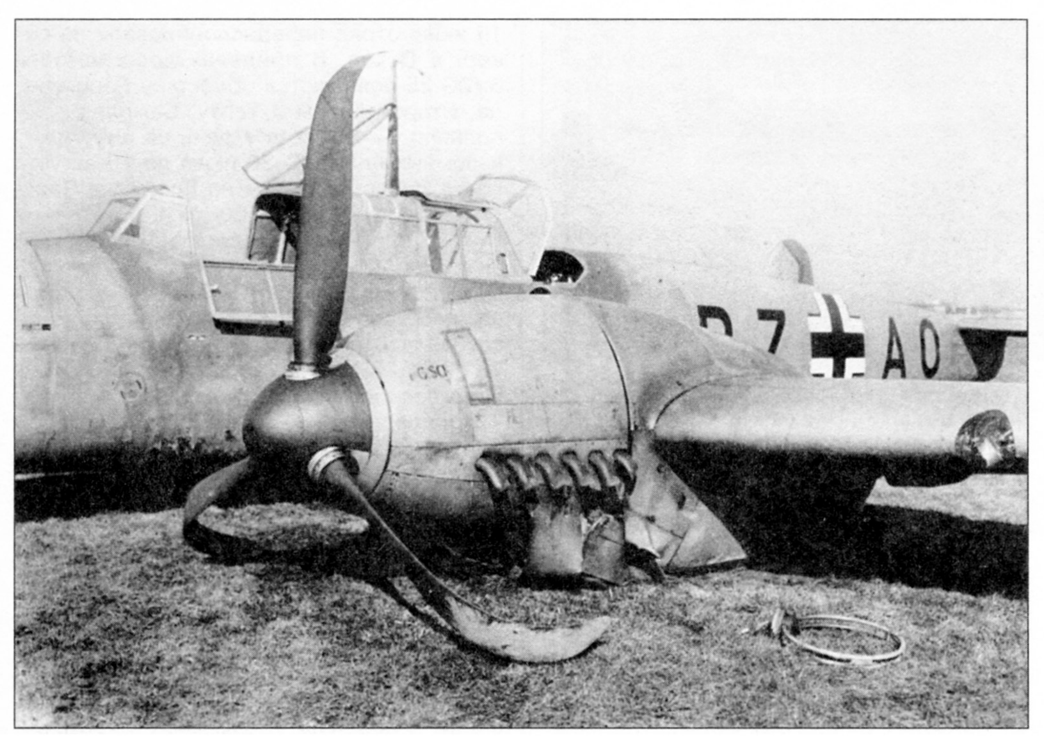
Успешное применение Bf 110 в качестве истребителей-бомбардировщиков побудило командование люфтваффе развернуть на базе группы Erpr.Gr. 210 эскадру скоростных бомбардировщиков — Schnellkampfgeschwader 210 (SKG 210). Бывшая Erpr.Gr. 210 стала I-й группой этой эскадры, а II-й — группа III/ZG 76. III-я группа летала на одномоторных истребителях-бомбардировщиках Bf 109E-7/B. К моменту начала операции «Барбаросса» I и II/SKG 210 дислоцировались на аэродроме Радзынь Подляски. Располагая в общей сложности примерно 70 исправными Bf 110C, они входили в состав 2-го авиакорпуса 2-го воздушного флота. В тот же флот вошли и группы I и II/ZG 26, дислоцировавшиеся в Сувалках и подчиненные командованию 8-го авиакорпуса. В этих группах насчитывалось порядка 50 исправных Bf 110C и E. Кроме них на Восточном фронте находился ещё лишь один отряд «церштереров» — 1.(Z)/JG 77 (после ряда переименований получивший в 1942 г. обозначение 13.(Z)/JG 5), сформированный в Норвегии после вывода оттуда группы III/ZG 76.

К моменту нападения на Советский Союз Bf 110 рассматривался прежде всего не как истребитель сопровождения, а как скоростная ударная машина. Первоочередной задачей «церштереров» стали удары по аэродромам. Гауптман Теодор Россиваль (Theodor Rossiwal), командир отряда 5./ZG 26, так вспоминал первый день войны против СССР: «Здесь, на Востоке, светает рано, поэтому вылет назначили на 2.50. Наземный персонал был у самолетов уже в полпервого ночи. Ровно в 3.00 [время среднеевропейское] началась наземная битва. Для нашего отряда, как раз набирающего высоту над аэродромом, это стало фантастическим зрелищем. В темноте и предрассветной тишине внезапно вспыхнули огни из тысяч стволов крупных калибров — пульсирующий, пламенеющий змей, ползущий через просыпающийся пейзаж. По другую сторону границы видно было взрывы артиллерийских снарядов. Ураган огня прокатился над большевистскими позициями...»

Вероятно, именно Bf 110 первыми из самолетов люфтваффе бомбили советскую территорию — ещё за несколько минут до часа «Ч» машины отряда 6./ZG 26 нанесли удар по литовскому аэродрому Алитус, где дислоцировались самолеты 15-го ИАП. Наносили удары по советским аэродромам и самолеты SKG 210 — 22 июня они с этой целью совершили 14 групповых вылетов, уничтожив (по немецким данным) 344 советских самолета на земле и ещё 8 — в воздухе. Одной из первых целей для SKG 210 был аэродром в Кобрине, где базировались самолеты 10-й смешанной авиадивизии. Там было уничтожено около 50 самолетов. Такие же задачи в первый день войны выполняли и группы эскадры ZG 26. Один из пилотов этой эскадры, гауптман Иоганн Киль (Johannes Kiel), вспоминал: «Мы взлетели ещё затемно. Внизу лежала в глубоком сне покрытая мраком земля. Когда мы пересекали границу, я взглянул на светящийся циферблат часов. В тот же миг этого предрассветного часа германские батареи открыли огонь... Заливая землю кроваво-красным светом, сквозь облака медленно поднималось солнце... Советские самолеты стояли на своем аэродроме как будто их построили и подготовили к вылету на воздушный парад. Мы спикировали и сбросили на них свои бомбы, а затем стали расстреливать их из пулеметов. Атака была прекращена лишь после того, как мы увидели огонь повсюду. Сорок или пятьдесят самолетов были уничтожены на земле, их ангары разрушены, а взлетная полоса изрыта воронками. После этого мы полетели к соседнему аэродрому, и, поскольку все бомбы уже были истрачены, открыли по нему пулеметный огонь. Здесь также самолеты были построены ровными рядами. Через несколько минут над аэродромом вздымались черные клубы дыма...»

Bf 110D с эмблемой — таксой. Финляндия, Рованиеми, 25 августа 1941 г.

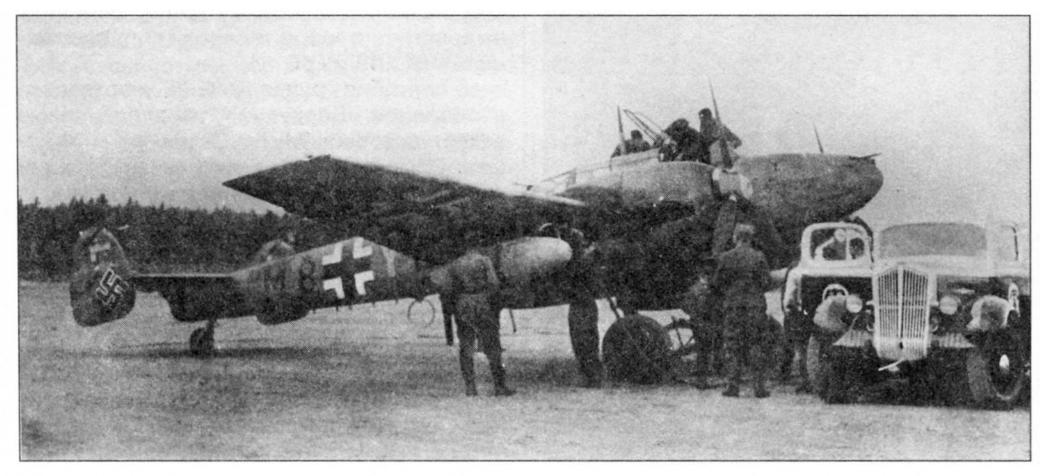
Штаб эскадры	Часть	Кол-во самолетов всего/исправных	База
		2-й авиакорпус	
SKG 210	Stab/SKG 210	5/4	Радзынь Подляски
	I/SKG 210	41/33	
	II/SKG 210	37/37	
		8-й авиакорпус	
ZG 26	Stab/ZG 26	4/4	Сувалки
	I/ZG 26	38/17	
	II/ZG 26	36/30	



Совершивший вынужденную посадку Bf 110B из учебной части. Аэродром Прага-Ружине, 1941 г.

Спустя несколько дней после начала войны против СССР, группы «церштереров» были перенацелены для действий в полосе группы армий «Север», ведущей наступление по направлению к Ленинграду. Самолеты наносили удары по коммуникациям, прежде всего — по железным дорогам, скоплениям войск и другим объектам. Сохраняли свою актуальность и удары по аэродромам. Например, 19 августа группа II/ZG 26 атаковала аэродром Низино в 30 км от Ленинграда, уничтожив там 15 и повредив 30 самолетов. Три И-16 из 47-го истребительного авиаполка, пытавшиеся преградить путь «стодесятым», были сбиты. Отряд 13.(Z)/JG 5, действуя на крайнем северном фланге советско-германского фронта, также занимался штурмовыми ударами. В частности, он осуществлял налеты на аэродром Ваенга под Мурманском.

Темп воздушных операций в первые недели войны на Востоке можно проследить на примере отряда 5./ZG 26. 1 июня 1941 г. этот отряд ещё дислоцировался в Аргосе (п-ов Пелопоннес), эскортируя следующие на Крит транспортники Ju 52. 22 июня отряд выполнил четыре бомбоштурмовых удара, в том числе по аэродромам Алитус и Лида. На следующий — три бомбоштурмовых удара по механизированным колоннам и железнодорожным составам и один групповой вылет на сопровождение бомбардировщиков. Между 24 и 29 июня отряд штурмовал цели в окрестностях Минска, главным образом колонны



Bf 110E-2 (борт M8+YE, зав. номер 3761) из штабного звена группы III/ZG 76. Финляндия, Пори. Лето 1941 г.

Сбитый в СССР немецкий тяжелый истребитель Bf.110

грузовиков. В первых числах июля 5./ZG 26 передислоцировался в Вильнюс. Оттуда выполнялось, как правило, два групповых вылета в день. Рутину бомбоштурмовых ударов разбавляли вылеты на «вооруженную разведку» (2 и 3 июля в район Борисова) и «свободную охоту» (5 и 6 июля в район Полоцка). Вторую неделю июля отряд провел на аэродроме Свобода в Белоруссии. Оттуда «стодесятые» уже достигали целей на территории России — Невель, Великие Луки, Смоленск. 9 июля зафиксирован первый за кампанию вылет на перехват вражеских самолетов, появившихся над Полоцком. 13 июля «для встряски» отряд выполнил семь вылетов парами на «свободную охоту» над Смоленском и Витебском, после чего вернулся к привычным ударам по наземным целям.

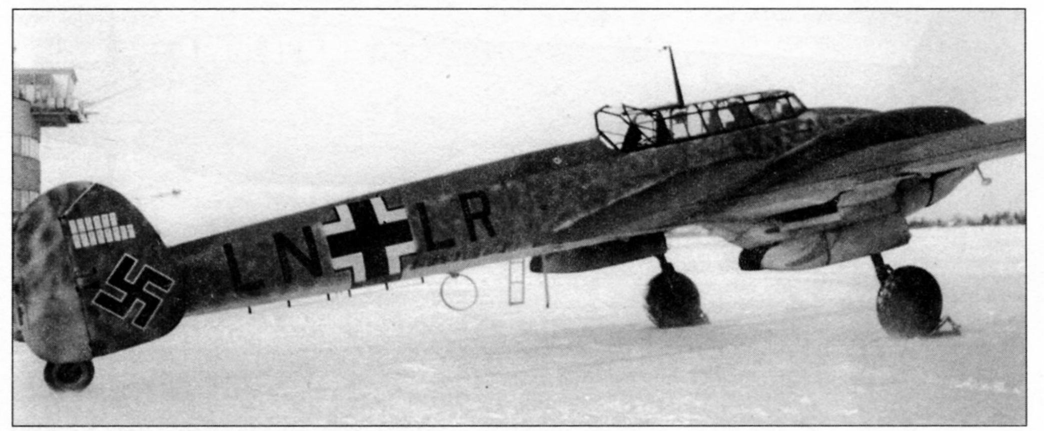
Сбитый Bf.110 в Мурманске, на заднем дворе Дома культуры имени Кирова. Самолет из состава 77-й истребительной эскадры Люфтваффе (серийный №3588) был сбит 19 июля 1941 года в районе поселка Кола

16 июля отряд передислоцировали на север, в Псков. В пределах досягаемости 5./ZG 26 появляются объекты у Ленинграда, Старой Руссы и Тарту. Самолеты выполняли 3—4 вылета в день на штурмовку наземных целей. С 30 июля по 20 августа отряд дислоцировался на площадке Зарудинье, примерно в 100 км к востоку от Чудского озера. «Стодесятые» наносили удары по аэродромам Сиверская, Красногвардейск, Ядрово, Сипово, изредка летали на «свободную охоту». Но главной задачей оставалась поддержка сухопутных войск. 23 августа измотанный боями отряд 5./ZG 26 вывели на отдых в Германию.

Проследить так же подробно боевой путь других частей «церштереров» на Восточном фронте ввиду ограниченного объема публикации не представляется возможным. Поэтому дадим общий очерк основных этапов их боевого применения. В частности, группы ZG 26, действуя в полосе группы армий «Север», начиная со второй половины июля выполняли функции своеобразной «пожарной команды». В то время советская авиация начала понемногу оправляться от шока первых дней войны и пыталась оказывать сопротивление. В таких условиях, как только разведка замечала сосредоточение советских самолетов на каком-либо аэродроме, туда направлялись «церштереры». 2 августа такому налету подвергся аэродром Таллина, где было уничтожено до 40 самолетов, а 19 августа группа II/ZG 26 атаковала аэродром Нижево в 30 км от Ленинграда, уничтожив там 15 и повредив 30 самолетов. Три И-16 из 47-го истребительного авиаполка, пытавшиеся преградить путь «стодесятым», были сбиты.

В конце августа группы ZG 26 действуют над Ленинградом, где впервые за кампанию сталкиваются с сильной ПВО. У ветеранов эскадры плотный зенитный огонь вызывал живые воспоминания о налетах на Лондон. Возросшая активность советской истребительной авиации вынудила выделять для «церштереров» сопровождение — Bf 109 из JG 54.

15 сентября группа II/ZG 26 участвовала в операции «Беовульф», имевшей целью захват островов Муху, Сааремаа и Хийумаа. Самолеты снова выполняли функции «летающей артиллерии». Поддерживая высадку десанта, II/ZG 26 выполнила 118 боевых вылетов, потеряв всего два Bf 110. В сентябре на эскадру также возложили задачу поиска и уничтожения аэродромов, с которых советская авиация осуществляла налеты на Берлин. Согласно сводкам штаба ZG 26 один из таких хорошо замаскированных аэродромов был обнаружен, и в результате удара десяти Bf 110 на нем уничтожили 16 бомбардиров-



Bf 110E-2 (борт LN+LR, зав. номер 3759). Финляндия, Мальми. Начало 1942 г.

щиков. А в конце сентября штаб ZG 26 отправил в Берлин отчет, в соответствии с которым с начала операции «Барбаросса» эскадра уничтожила 837 самолетов противника (из них 96 — в воздухе), 148 танков, 166 артиллерийских орудий, 3280 автомобилей, 49 поездов, 1 бронепоезд, 68 локомотивов и 4 моста. Естественно, эти цифры, как и в большинстве других отчетов, завышены (что, впрочем, характерно для всех воюющих сторон), но они дают определенное представление о результатах боевой деятельности «церштереров» на Восточном фронте. Действуя в условиях господства люфтваффе в воздухе, в первые месяцы войны Bf 110 показали себя достаточно эффективным средством нанесения бомбоштурмовых ударов. Были и потери, причем порой весьма ощутимые. Например, 29 июня из полета на «вооруженную разведку» не вернулся командир отряда 2./SKG 210 обер-лейтенант Фридрих Аменде (Friedrich Amende). Его преемник, обер-лейтенант Фриц Андерс (Fritz Anders) погиб 14 августа, когда его Bf 110E-2 был сбит зенитным огнем. В тот же день погиб и командир 5./SKG 210, обер-лейтенант Гюнтер Шмидт (Gunther Schmidt). А 13 сентября настал черед командира группы I/SKG 210, гауптмана Карла-Хайнца Стрикера (Karl-Heinz Stricker), его «стодесятый» был сбит у населенного пункта Акулиничи. Вследствие потерь группа I/SKG 210 в начале октября 1941 г. была выведена с фронта для переформирования и планировавшегося перевооружения на Me 210. II-я же группа с 30 сентября 1941 г. участвовала в операции «Тайфун» — немецком наступлении на Москву. В начале 1942 г. эскадру SKG 210 переименовали в ZG 1, соответственно изменилось и обозначение групп. Но главной их задачей оставалось нанесение бомбоштурмовых ударов и поддержка сухопутных войск.

Зимой 1941/1942 г. ZG 26 снова действует в полосе группы армий «Центр», в районе Витебска и Смоленска, в то время как II/ZG 1 воевала в районе Брянска. 3 февраля 1942 г. в результате столкновения с другим Bf 110 погиб командир этой группы, ветеран «Битвы за Британию», кавалер Рыцарского креста гауптман Рольф Кальдрак (Rolf Kaldrack). А несколькими днями ранее, 27 января, погиб ещё один именитый ас «церштереров» — командир I/ZG 26 майор Вальтер Шпис (Walter Schpis). В это время отряды поочередно отводились для отдыха на территорию Германии. 27 января 1942 г. началась советская воздушно-десантная операция в районе Вязьмы. «Церштектерам» поставили задачу удара по аэродромам базирования транспортной авиации, доставлявшей в район высадки десантников и грузы. В одном из таких налетов принимали участие все боеспособные машины I/ZG 26. Совместно с бомбардировщиками из II/KG 3 им удалось уничтожить на земле 12 ТБ-3 и 1 Пе-3. Единственным, не вернувшимся с задания, был командир I/ZG 26 майор Вильгельм Шпис (Wilhelm Spies), ветеран легиона «Кондор», имевший к тому времени на счету 20 сбитых вражеских самолетов. Впрочем, для пилотов «церш-

Bf 110E из группы II/ZG 1 (бывшей II/ZG26), Брянск, 1942 г.

Bf 110E-1 из отряда 1./SKG 210 на полевом аэродроме. Восточный фронт, лето 1942 г. Интересная деталь — нестандартное вооружение: неподвижные пулеметы в фюзеляже, стреляющие в хвост (обтекатель хорошо виден под номером). В кабине пилота заметен перископ для прицеливания при стрельбе из этих пулеметов.

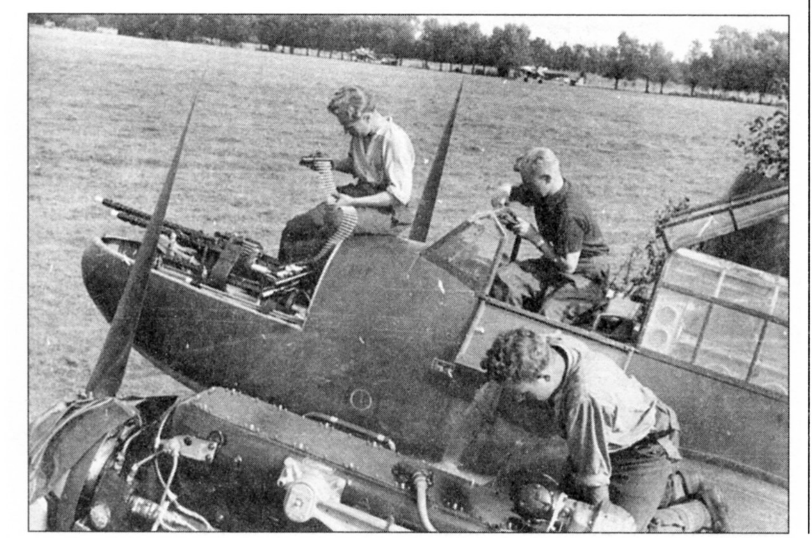
тереров» показатель сбитых самолетов отнюдь не являлся определяющим результатом их боевой деятельности. Скажем, обер-лейтенант Иоганн Киль (Johannes Kiel) на момент награждения его Рыцарским крестом имел на счету 20 сбитых в воздушном бою самолетов и 62 — уничтоженных на земле, а кроме того, 9 танков, 20 орудий, три торпедных катера, транспортное судно и даже подводную лодку! В начале весны 1942 г. группы эскадры ZG 26 были выведены с фронта на территорию рейха.

Задачи, выполняемые в первые месяцы войны эскадрой SKG 210, были в основном аналогичны задачам ZG 26. В начале июля SKG 210 вместе с вооруженной Bf 109 эскадрой JG 51 образовала специальное тактическое соединение — Nahkampfuhrer, что можно приблизительно перевести как «командующий ближней поддержкой», возглавляемое оберстом Мартином Фибигом (Martin Fiebig). Его главной задачей была авиационная поддержка 2-й танковой группы, быстро продвигающейся вперед с плацдарма на Березине, на южном фланге группы армий «Центр».

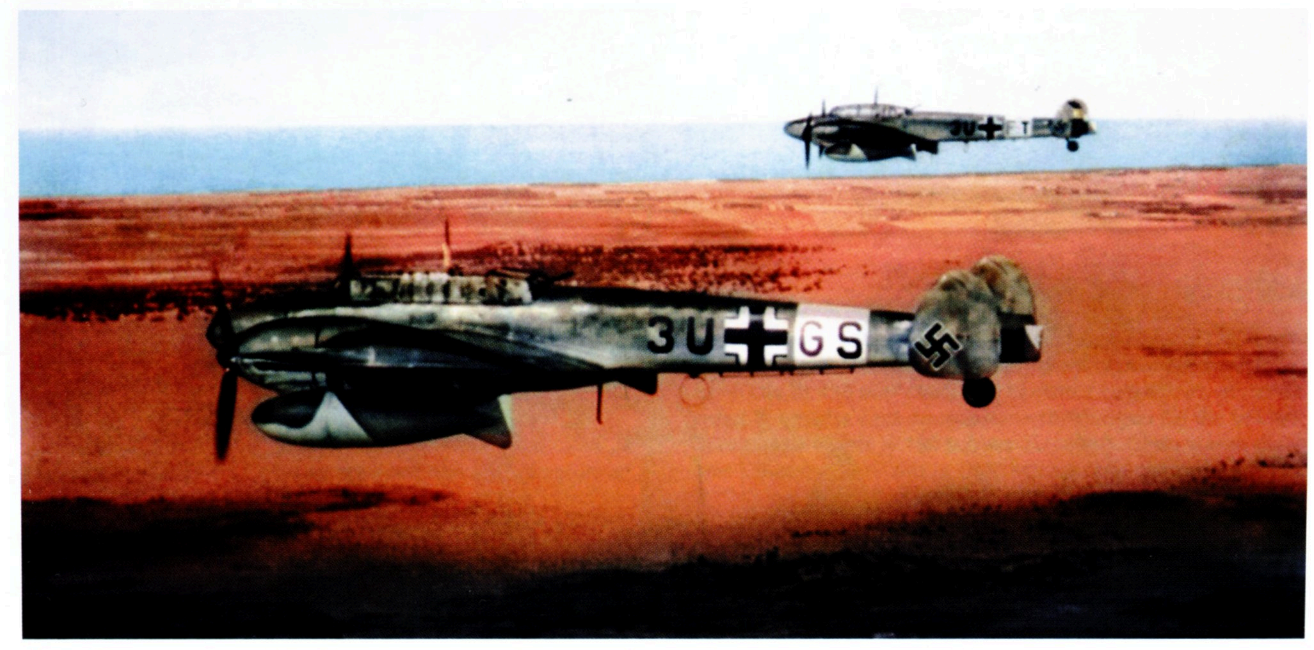
Во второй половине июля SKG 210 передислоцировали в Минск, а затем — в Оршу. В последнюю неделю июля район между Рославлем, Великими Луками и Смоленском превратился в одно огромное поле боя без четко выраженной линии фронта. Отряды SKG 210 перебросили на полевые аэродромы, откуда они могли в течение буквально нескольких минут вылететь по вызову наземных частей. Во второй половине сентября SKG 210 действует в районе Киева. Когда 21 сентября части 26-й армии генерала Ф. Костенко пытались вырваться из окружения, этот маневр был сорван именно благодаря «стодесятым» из SKG 210.

В конце 1941 г. I и II/SKG 210 действовали в районе Орла и Брянска. Вследствие потерь группа I/SKG 210 в начале октября 1941 г. была выведена с фронта для переформирования и планировавшегося перевооружения на Me 210. В начале 1942 г. эскадру SKG 210 переименовали в ZG 1, соответственно изменилось и обозначение групп. Но главной их задачей оставалось нанесение бомбоштурмовых ударов и поддержка сухопутных войск. В начале 1942 г. в составе базирующейся в Брянске группы II/ZG 1 проходили испытания во фронтовых условиях. Группа II/ZG 1 вместе с ZG 26 принимала участие в борьбе против советского десанта под Вязьмой. 23 февраля одиночный Bf 110 из II/ZG 1 перехватил транспортный ТБ-3 из 3-го ТБАП, на борту которого находился командир 4-го воздушно-десантного корпуса генерал Левашов со своим штабом.

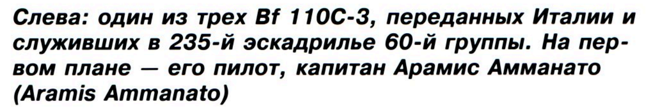
Подготовка Bf 110C к полету. Работают моторист, техник и оружейник



Bf 110C на полевом аэродроме. Франция, сентябрь 1940 г.



Bf 110D из группы II/ZG 26 в полете над Северной Африкой. Самолеты несут 900-л подкрыльевые ПТБ



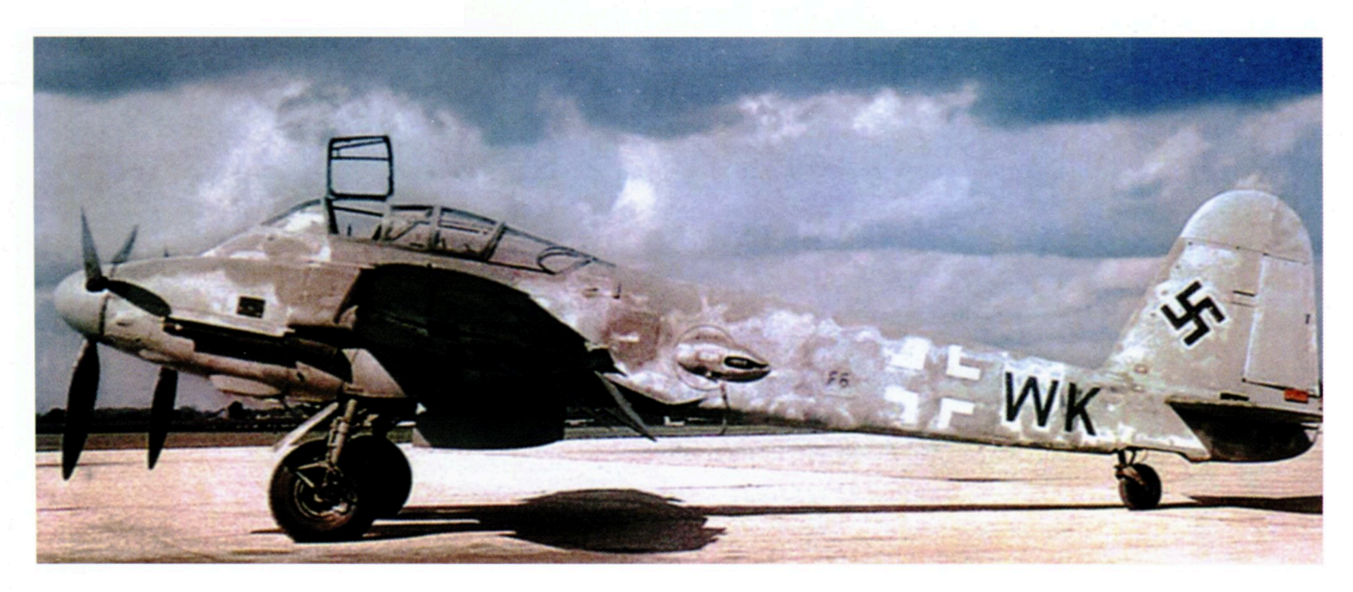
Слева: один из трех Bf 110C-3, переданных Италии и служивших в 235-й эскадрилье 60-й группы. На первом плане — его пилот, капитан Арамис Амманато (Aramis Ammanato)

Вверху: подготовка к вылету разведчика Bf 110F-3. Северная Африка

Слева: Bf 110F на заснеженном аэродроме. Восточный фронт

Самолеты Bf 110C из штабного звена группы пикирующих бомбардировщиков I/StG 1. В начале Второй мировой войны такие части, вооруженные пикировщиками Ju 87, получили по три «церштерера» для использования в качестве лидеров

Bf 110C-4 в полете



Me 410A-3 из дальнеразведывательного отряда 2.(F)/AufklGr.122. Италия, август 1943 г.

Bf 110G4/R6 в экспозиции музея в Хэндене (Великобритания)

Me 410A-1/U2 в экспозиции аэрокосмического музея в Косфорде (Великобритания)

И хотя бомбардировщик сбить не удалось, Левашов был ранен и вскоре после посадки умер. На следующий день полеты транспортной авиации в район действия десантников были прекращены, что фактически означало завершение воздушно-десантной операции. А уже в марте 1942 г. II/ZG 1 была отведена в Германию для отдыха.

Весной 1942 г. тактика применения «стодесятых» на Восточном фронте претерпевает изменения: все ощутимее становится противодействие понемногу выходящей из коллапса советской истребительной авиации. В таких условиях приходилось применять тактику «бей-беги» — подкрасться, ударить и успеть уйти до появления советских истребителей. В начале весны 1942 г. группы эскадры ZG 26 были выведены с фронта на территорию рейха. На Восточный же фронт в мае вернулась I/ZG 1, так и не прошедшая перевооружение на Me 210 в связи с недоведеннностью этого самолета. На её вооружении были машины Bf 110F-2. Для полноты картины отметим, что в это время в составе ZG 1 появляется и III-я группа, вооруженная, в отличие от первых двух, одномоторными истребителями-бомбардировщиками Bf 109E-7.

В начале лета 1942 г. части «церштереров» вновь появляются на Восточном фронте. В рамках подготовки к намечавшемуся наступлению к Волге группы I/ZG 1 — так и не прошедшая перевооружение на Me 210 в связи с недоведеннностью этого самолета и укомплектованная Bf 110F-2 и II/ZG 1 были сосредоточены в Белгороде. В первых числах июля I/ZG 1 переместилась в Константиновку, нанося удары по позициям советских войск к востоку от Ворошиловграда. 19 июля она передислоцировалась в Кутейниково, а район её боевых действий сместился к югу, в район Ростова-на-Дону. 25-го числа группа перелетела ещё дальше к югу, в Лакедемоновку. II/ZG 1 базировалась на аэродроме Белая Глина, затем в Таганроге, а в конце июля присоединилась к I-й в Ростове-на-Дону.

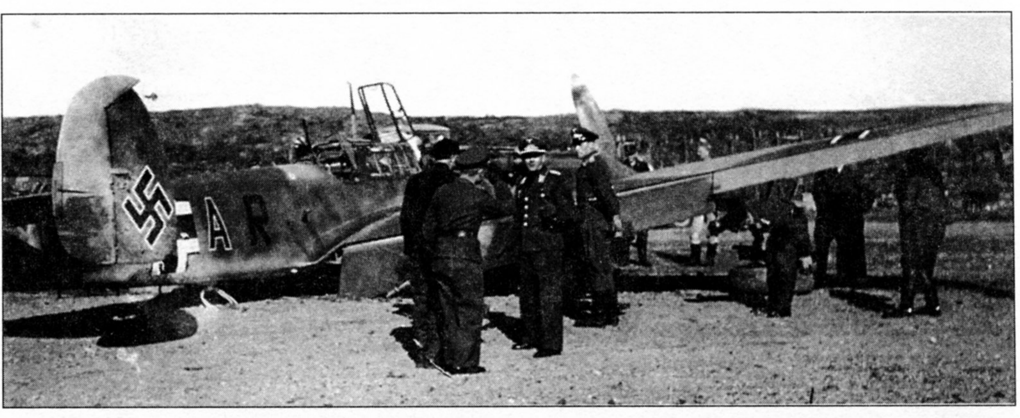
Очень недолго на Восточном фронте действовали I-я и II-я группы воссозданной эскадры ZG 2. I/ZG 2 была сформирована на базе группы I/ZG 26 и в мае 1942 г. прибыла на фронт, дислоцируясь первоначально в Чугуеве, а затем — в Свободе и Барвенково. В августе она была обращена на формирование частей ночных истребителей. II/ZG 2 была на фронте ещё меньше — уже в июле 1942 г. она передала свои самолеты эскадре ZG 1, а личный состав убыл в рейх.

В начале лета 1942 г. эскадра ZG 1 была сосредоточена в Белгороде. В первых

Техобслуживание Bf 110. На боковой поверхности радиатора хорошо заметна надпись, предписывающая заполнять его смесью с содержанием 50% гликоля

Пилоты Bf 110E-2 обсуждают полетное задание

Bf 110F-2 (борт LN+AR, зав. номер 4580), совершивший вынужденную посадку после боя с советскими истребителями. Киркенес (Норвегия), 28 июня 1942 г.



числах июля I/ZG 1 переместилась в Константиновку, нанося удары по позициям советских войск к востоку от Ворошиловграда. 19 июля она передислоцировалась в Кутейниково, а район её боевых действий сместился к югу, в район Ростова-на-Дону. 25 числа группа перелетела ещё дальше к югу, в Лакедемоновку. При этом, несмотря на интенсивные боевые действия, потери были невелики — четыре члена экипажей получили ранения и лишь один погиб, причем не в бою, а разбившись при взлете. В августе—сентябре обе группы действовали на южном фланге советско-германского фронта, причем потери нарастали. Так, 18 и 19 сентября I/ZG 1 потеряла двух из трех своих командиров отрядов.

С августа до октября 1942 г. штаб ZG 1 дислоцировался в Краснодаре, а затем, до декабря — вместе с группой I/ZG 1, — на известном аэродроме Тацинская, игравшем ключевую роль в попытках деблокирования окруженной под Сталинградом 6-й армии. II/ZG 1 с августа до конца года оставалась в Краснодаре. «Церштёреры», выполняя по 4—5 боевых вылетов в день, методично «долбили» советскую оборону в Сталинграде. Именно здесь Bf 110 впервые применили 1000-кг авиабомбы. В районе Сталинграда ZG 1 действовала до конца января 1943 г. К 31 января в двух группах оставалось всего 10 боеспособных Bf 110, которые в тот же день перелетели в Ростов-на-Дону.

Bf 110G-2 из группы II/ZG 76 отправляется в боевой вылет. 1943 г.

В апреле 1943 г. группа II/ZG 1 была переведена на Сицилию, а I/ZG 1 ещё успела принять участие в последнем крупном наступлении вермахта на Восточном фронте. В мае 1943 г. её перебросили на центральный участок фронта, а в июле группа приняла участие в сражении на Курской дуге. Измотанную и обескровленную, I/ZG 1 уже в конце месяца пришлось вывести в Германию.

Последним остатком ZG 1, действовавшим на Восточном фронте, был ночной истребительный отряд 10.(NJ)/ZG 1, сформированный в сентябре 1942 г., а в августе следующего года переименованный в Nachtjagdschwarm/Luftflotte 4 — «ночное истребительное звено 4-го воздушного флота». Эта миниатюрная часть, одномоментно располагавшая всего тремя-четырьмя боеготовыми самолетами, стала известной благодаря одному пилоту, обер-фельдфебелю Йозефу Коцику (Josef Kociok), сбившему в ночь с 31 июля на 1 августа 1943 г. четыре У-2 из 46-го Таманского НБАП — женского полка. Это стало самой крупной потерей «ночных ведьм», понесенной в одном вылете. Все члены экипажей У-2 погибли — «ночные ведьмы» летали без парашютов... Ненамного пережил своих жертв и Коцик — 26 сентября 1943 г. над Керчью его самолет был таранен советским истребителем. Парашют обер-фельдфебеля не раскрылся... Коцик к моменту гибели имел на своем счету 33 сбитых самолета — 12 днем и 21 ночью.

Помимо 10.(NJ)/ZG 1 на Восточном фронте действовало ещё несколько ночных истребительных отрядов, объединен-

ных в эскадру NJG 200, но разбросанных по всему советско-германскому фронту. Так, с августа 1943 г. до января 1944 г. в Сиверской и Дно базировался 1./NJG 200. Отряд 4./NJG 200 действовал в Белоруссии, базируясь в Орше. 5./NJG 200 сначала базировался в Николаеве, а в марте—апреле 1944 г. — в Одессе. Как правило, эти отряды имели на вооружении «смесь» из Bf 110G и истребительных модификаций Ju 88. Наконец, стоит упомянуть и разведывательные части, вооруженные соответствующими модификациями Bf 110. На Восточном фронте на таких самолетах летали, в частности, отряды дальней разведки 3.(F)/10, 3.(F)/11, 1.(F)/22, 3.(F)/31, 2.(F)/33, 5.(F)/122. Более новые Me 410 на Восточном фронте применялись исключительно в разведывательных частях. Так, с 1943 по 1945 г. на таких машинах летали штаб группы Aufkl.Gr. 122 и отряд 3.(F)/122 из её состава, большую часть указанного периода базировавшиеся в Риге. Отряд 1.(F)/122, вооруженный Me 410A-3 и B-3, воевал в полосе группы армий «Центр» в составе 6-го воздушного флота. В этом флоте «четырестадесятые» эксплуатировал и один отряд разведывательной авиагруппы FAGr. 2. В 1-м воздушном флоте (группа армий «Север») такие машины эксплуатировал один из отрядов группы FAGr. 1. В апреле 1944 г. несколько Me 410 получил разведывательный отряд «Крым», подчиненный 4-му воздушному флоту.

Bf 110C с личным именем Rositta из метеоразведывательного отряда Westa 76, Восточный фронт. Пушечные порты — нарисованы. Видна эмблема отряда — «летающая лягушка»

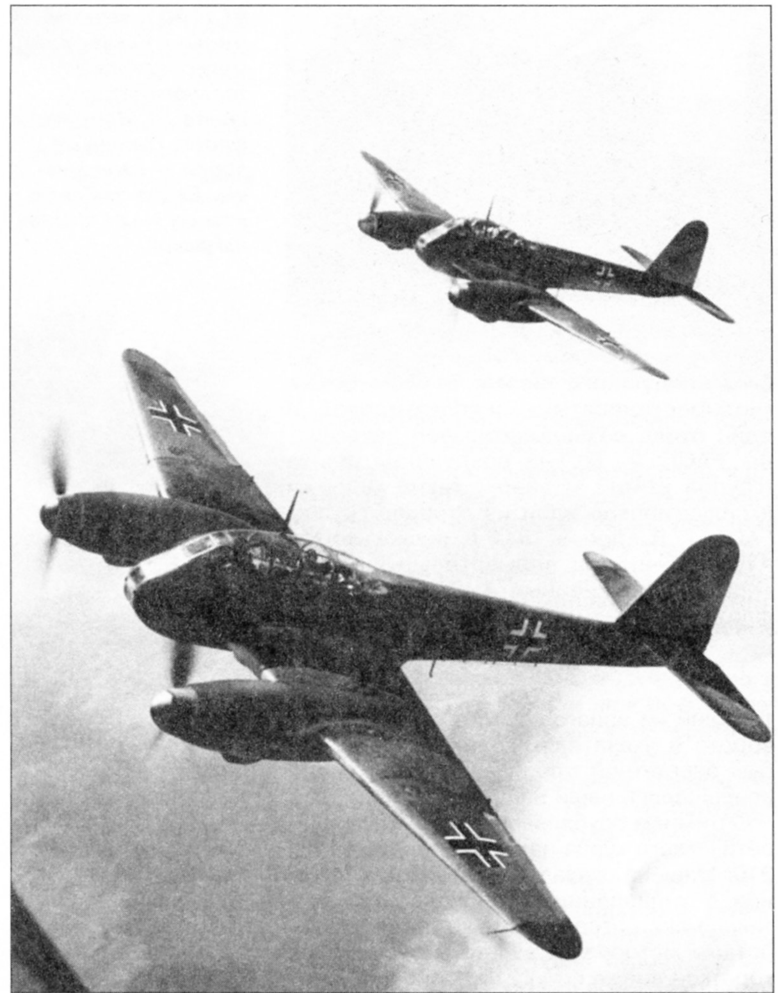
Над Британией

В то время как на Восточном фронте продолжали сражаться группы «церштереров», вооруженные Bf 110, на противоположном конце Европы в бой пошли Me 210. Поставка летом 1941 р. в люфтваффе первых Me 210A-0 привела к воссозданию испытательной группы Erpr.Gr. 210. В ноябре 1941 г. эта группа передала 16 самолетов в строевую часть — выведенную с Восточного фронта группу скоростных бомбардировщиков I/SKG 210. В январе 1942 г. эта часть, проходившая перевооружение на аэродроме Лех у Ландсберга, непосредственно с завода начала получать Me 210A-1. Впечатления летчиков-фронтовиков от нового самолета были в целом благоприятными. Вот что вспоминал один из них, Иоганнес Кауфман (Johannes Kaufmann): «Первым впечатлением, произведенным на нас Me 210, было ощущение подавляющей мощи новой машины. К сожалению, инструктаж был весьма поверхностным, так как подготовленного персонала остро не хватало. Фактически именно нам, опытным фронтовым пилотам, предстояло самим изучить особенности Me 210, который заметно отличался от Bf 110 во многих отношениях, и при этом научиться его правильно применять.

Новый самолет был гораздо более скоростным, значительная бомбовая нагрузка была сосредоточена вблизи центра тяжести внутри и под фюзеляжем, а бортовое оружие стало более эффективным. Улучшено было навигационное оборудование и радиосвязь. Кроме того, был установлен комбинированный прибор, состоявший из авиагоризонта, указателя поворота и указателя скольжения. Me 210 был элегантной птицей, в которой зримо воплощались наши надежды...»

Оптимизм поубавился, когда после теоретического курса начались полеты на Me 210. Машина оказалась неожиданно трудной в управлении, требовала исключительно аккуратной работы рулями и оборотами моторов на взлете и посадке. За короткое время с Me 210 произошло около 15 аварий. Некоторые из них завершились трагически. В числе погибших были не только молодые пилоты, но и достаточно опытные — например командир отряда 3./SKG 210 обер-лейтенант Хенйц Форгатш (Heinz Forgatsch). Это вынудило отменить перевооружение строевых частей на Me 210. Тем не менее оставалась надежда довести самолет до надлежащих кондиций, и командование решило «обкатать» Me 210 во фронтовых условиях.

Взлет Me 210A

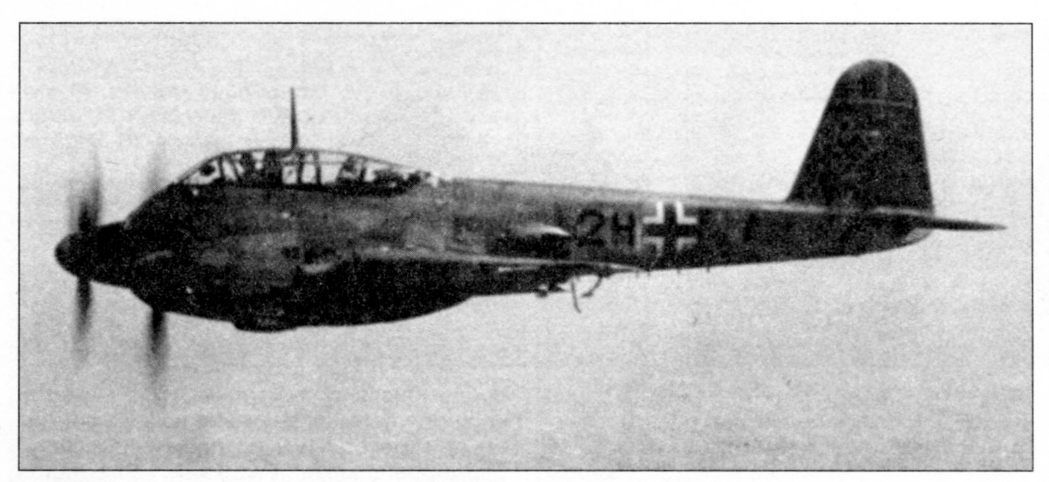


Пара Me 210A-1 в полете

Подготовка к вылету самолета Me 210A

Первые боевые вылеты новые самолеты осуществили в Средиземноморье. Летом 1942 г. в состав дальнеразведывательной группы FAGr.122 было направлено два самолета Me 210A-0 с экипажами из пилотов-испытателей люфтваффе. Их включили в состав звена, базировавшегося на Крите (аэродром Малеме). И хотя разведоборудование самолетов было довольно скромным (всего один АФА Rb 20/30 да ручная фотокамера «Пентакс» у стрелка-радиста), главным в этих полетах были отнюдь не результаты разведки, а проверка возможностей новой машины. Надо сказать, что проверка стала успешной. В течение двух месяцев Me 210 выполнили порядка 50 полетов над северной частью Египта, неоднократно появляясь над такими насыщенными средствами ПВО районами, как Александрия, Каир, зона Суэцкого канала. И хотя к тому времени англичане создали вдоль побережья сплошное радиолокационное поле, лишь однажды, 5 июля, им удалось перехватить Me 210. В тот день, вскоре после полудня, в районе Абукира на перехват разведчика поднялись два истребителя «Спитфайр» VB из 601-й эскадрильи. Один из них вынужден был вернуться на аэродром из-за неисправности двигателя, второй же, пилотируемый скадрон-лидером Джоном Бисди (John Beesdy), смог настичь двухмоторный самолет с незнакомым силуэтом. С дистанции 250 м Бисди открыл огонь, но вражеская машина накренилась, и, по воспоминаниям британца, «откуда-то из середины самолета заработал пулемет, и я буквально всем телом ощутил удары пуль по моей машине. «Проклятье, в меня попали!» В то же время большая часть моих пуль и снарядов прошли мимо, но два все же попали в левую консоль вражеского самолета рядом с двигателем, а один в фюзеляж...» Выполнить второй заход Бисди помешало повреждение радиатора «Спитфайра».

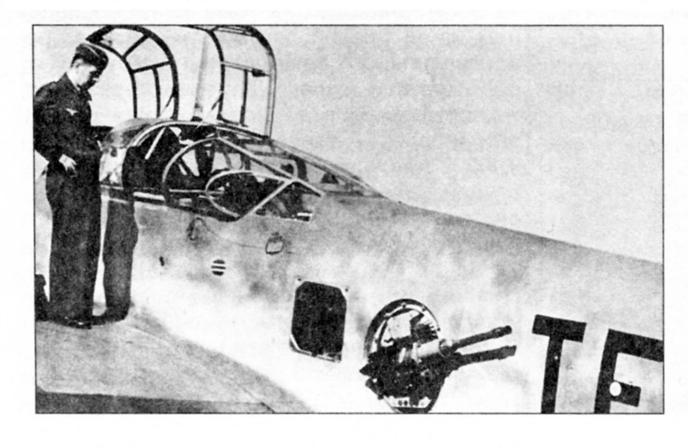
В больших масштабах фронтовые испытания Me 210 были проведены над Британией. С этой целью сформировали специальный отряд Versuchsstaffel 210, укомплектованный летчиками-испытателями из испытательного центра люфтваффе в Рехлине и с фирмы «Мессершмитт АГ». Возглавил его обер-лейтенант Маурер (Maurer). В течение июня—июля 1942 г. пилоты отряда прошли интенсивные тренировки, и в середине июля часть перебросили в Нидерланды, на аэродром Сустерберг. С 3 августа Me 210 приступили к дневным разведывательно-ударным операциям против судоходства у берегов Англии. При этом самолеты несли, как правило, одну 500-кг бомбу. Первую неделю им удавалось избегать потерь. 10



Me 210A-1 из отряда 16./KG 6, август 1942 г.

августа из вылета не вернулся экипаж обер-лейтенанта Э. Хаберландта (E. Haberlandt). Обстоятельства его гибели остаются неизвестными. А 13 августа 1942 г. тройка «двестидесятых» над Ярмутом была перехвачена новейшими истребителями «Тайфун» IB из 266-й эскадрильи. Британцам удалось сбить Me 210A-1 лейтенанта Х. Менгера (H. Menger). Пилот погиб, а стрелку-радисту унтерофицеру Э. Рудольфу (E. Rudolph) повезло больше: проведя шесть дней без пищи и воды в спасательной лодке, он сумел добраться до британского побережья. 19 августа три Me 210A-1 из Versuchsstaffel 210 приняли участие в отражении рейда на Дьепп, при этом одна машина получила повреждения, но сумела вернуться на аэродром с простреленным двигателем.

С сентября 1942 г. к действиям над Британией приступил отряд 16./KG 6, сформированный на базе Erpr.Gr. 210. Показательно, что этот отряд был сформирован в составе бомбардировочной эскадры KG 6, т.е., Me 210 рассматривался отнюдь не как тяжелый истребитель, а в первую очередь как скоростной бомбардировщик. Не имея возможности выделять для ударов по объектам на Британских островах достаточно большое количество обычных бомбардировщиков, требовавших к тому же истребительного прикрытия, командование люфтваффе сделало ставку на качество. Пока основные силы истребительных и бомбардировочных эскадр перемалывала мясорубка Восточного фронта, над Англией должны были действовать небольшие группы скоростных ударных самолетов, способных обходиться без сопровождения истребителей. Главными их целями стали морские порты. Но, увы, в столкновениях с британскими истребителями 16./KG 6 понес ощутимые потери. Первый тревожный звонок прозвенел 5 сентября, когда «Спитфайры» V из 610-й эскадрильи сбили над Чатэмом одного Me 210A-1. На следующий день жертвами пары «Тайфунов» IB из 1-й АЭ Королевских ВВС стали сразу два «двестидесятых». Экипаж одного из них в составе фельдфебеля Ф.Х. Мёзгена (F.H. Mosgen) и обер-ефрейтора Э. Черны (E. Czerny) попытался спастись с парашютами, но из-за малой высоты последние не успели раскрыться и авиаторы погибли. Экипажу второй машины повезло больше — пилотировавший её командир отряда обер-лейтенант В. Маурер (W. Maurer) и его стрелок-радист Р. Йенсен (R. Jensen) очутились в плену. В конечном



Слева: самолет Me 210. С установки FDL 131 снят обтекатель
Вверху: зарядка кассеты с пленкой к аэрофотоаппарату на Me 210. Хорошо видна дистанционно управляемая стрелковая установка с пулеметом MG 131

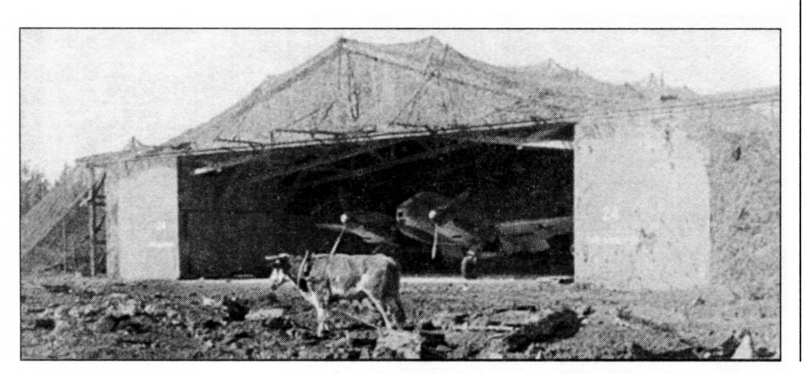
Ме 210А имел характерный «головастый» силуэт благодаря сдвинутой вперед кабине экипажа

итоге, к середине октября 1942 г. отряд 16./KG 6 оказался полностью обескровленным и был выведен на отдых. В октябре 1942 г. этот отряд вошел в состав эскадры ZG 1, получив обозначение 11./ZG 1.

В начале 1943 г. началась поставка в части первых Ме 410. Их получил отряд 11./ZG 1, но практически сразу же оказалось, что поставка в строевую часть самолетов с ещё не доведенными двигателями DB 603A была ошибкой. В итоге отряд реорганизовали в испытательный Erprobungsstaffel 410 (два других отряда группы IV/ZG 1 — 10 и 12./ZG 1 — так и летали до конца войны на Bf 110). По сути, в боевые части в Западной Европе Ме 410 попали лишь в мае 1943 г., когда на аэродроме Илсхейм началось перевооружение выведенной с Восточного фронта группы I/KG 51. Одновременно «четырестадесятые» начала получать дислоцированная в Хандорфе группа II/KG 2. Но вскоре планы командования изменились, и последняя группа получила новейшие бомбардировщики Ju 188E, передав 29 полученных к тому времени Ме 410A во вновь сформированную на аэродроме Лехфельд группу V/KG 2. Именно эта группа первой достигла боеготовности и уже 20 июня была переброшена на аэродром Мервиль, войдя в состав IX-го авиакорпуса. Спустя три дня она включилась в операцию «Малый Блиц» — серию ударов люфтваффе по аэродромам и транспортным узлам Британии, проводившуюся с середины апреля 1943 г. Новые самолеты продемонстрировали явное преимущество перед применявшимися до того времени одномоторными истребителями-бомбардировщиками Fw 190A. Благодаря внутренней подвеске авиабомб Ме 410A с полной нагрузкой (1000 кг) развивал скорость 582—585 км/ч — на 10—15 км/ч больше, чем «Фокке-Вульф» с одной 500-кг бомбой. В случае подвески пары 250-кг бомб Fw 190A проигрывал уже до 40 км/ч, а с одной бомбой и двумя 300-л подвесными топливными баками он едва выжимал 500 км/ч даже на боевом режиме работы мотора.

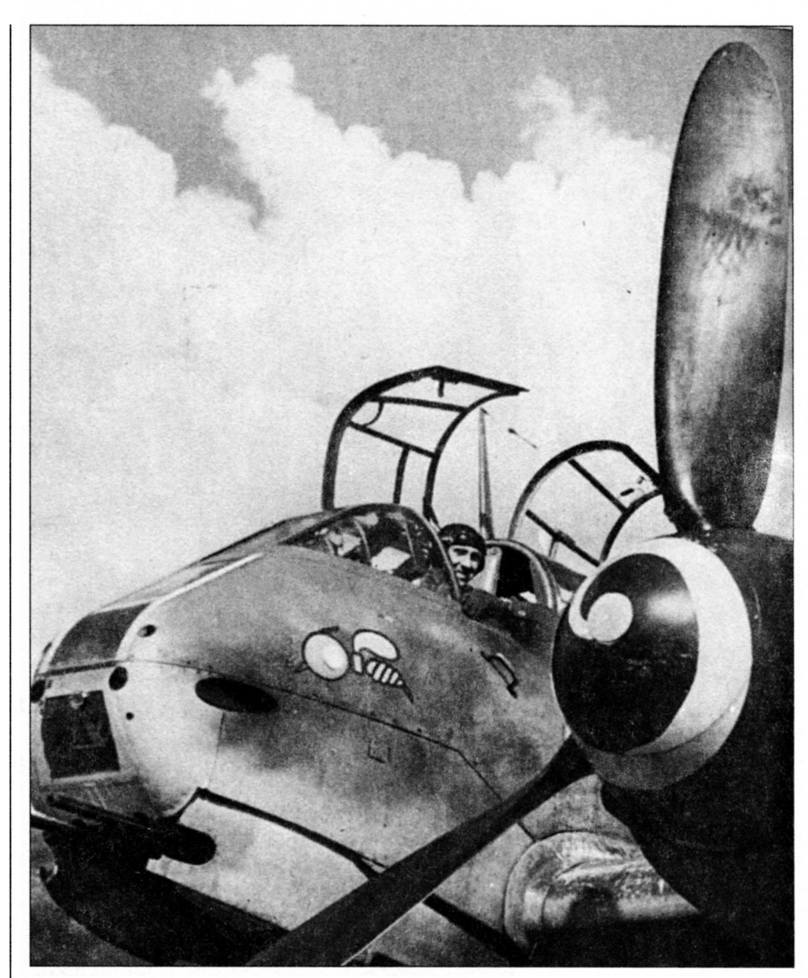
Первоначально Ме 410 наносили удары по целям в дневное время, но уже в середине июля 1943 г. из-за качественного усиления ПВО пришлось перейти к ночным действиям. Как правило, самолеты небольшими группами атаковали сразу несколько целей — так было больше шансов дезориентировать ночные истребители и добиться успеха. Типичным является налет в ночь на 14 июля, предпринятый отрядом 16./KG 2. Главные силы — 10 Ме 410A-1 — незадолго до полуночи атаковали Гулль. Эта группа уже на отходе была настигнута ночным истребителем «Москито» NF.XII из 85-й эскадрильи Королевских ВВС, сумевшим при помощи радара сбить одного «мессера». В то же время две пары Ме 410 беспрепятственно нанесли удары по аэродромам в Кембридже и Уотербиче, сбросив на цели соответственно 15 и 14 50-кг бомб. К тому же на последнем из-за плохой светомаскировки один из германских самолетов обнаружил и обстрелял из пушек и пулеметов казарму техсостава, убив четырех и ранив семерых человек. В общем же, потери группы V/KG 2 в ночных налетах на Англию были относительно невелики — до конца лета они составили 12 Ме 410, причем пять из них были сбиты в течение двух ночей (с 23 на 24 и с 24 на 25 августа). Вполне сравнимыми были небоевые потери — за указанный период семь машин разбилось из-за поломок двигателей.

К концу лета 1943 г. боеготовности достигла группа I/KG 51, в которой кроме



Ме 410, весна 1943 г. Нидерланды

«чистых» истребителей-бомбардировщиков имелись и самолеты Me 410 с усиленным пушечным вооружением — модификаций U2 и U4. Она была переброшена к берегам Ла-Манша и приступила к налетам на Англию. Специализацией I/KG 51 стали удары по аэродромам Бомбардировочного командования — «четырестадесятые» пытались перехватывать британские бомбардировщики на взлете или при посадке. Подобным образом действовали и пилоты V/KG 2. Именно одному из них — кавалеру Рыцарского креста обер-лейтенанту Вильгельму Шмиттеру (Wilhelm Schmitter), удалось добиться первого успеха, сбив в ночь на 24 августа «Ланкастер» 97-й эскадрильи, возвращавшийся из налета на Берлин. Поначалу британцы расценили это как случайность, но уже к концу сентября потери над собственными аэродромами стали весьма частыми, а пилоты Me 410 получили возможность существенно пополнить счет своих побед. Остановимся на некоторых наиболее интересных эпизодах. В ночь на 23 сентября обер-лейтенант Абрахамчик (Abrahamczik) из 14./KG 2 над аэродромом Ладфорд Магна сбил «Ланкастера», а спустя всего 10 минут у аэродрома Викенби смог «завалить» второй такой же самолет. В общем, до конца года Абрахамчик сбил ночью семь тяжелых бомбардировщиков, а ещё три воздушные победы одержал в дневное время. В ночь на 3 октября своего «дубля» добился унтер-офицер Хольцманн (Holzmann), сбив два четырехмоторных бомбардировщика над Бэдфордом, а в ночь на 10 октября он добился третьей победы, уничтожив «Ланкастер» над Северным морем. Но 8 ноября Хольцманн не вернулся из очередного боевого вылета. В ночь на 9 октября один из Me 410 вышел победителем из боя с ночным истребителем «Москито» NF.XII из 85-й АЭ. Серьезно поврежденная британская машина при заходе на посадку была добита... собственной зенитной артиллерией. Экипаж смог спастись с парашютами. Но баланс потерь и потерь октября 1943 г. оказался все-таки в пользу 85-й эскадрильи — её пилоты сбили три Me 410. Всего же в течение второй половины 1943 г. «Москито» сбили 14 Me 410 из группы V/KG 2, ещё три было сбито пилотами дневных истребителей и пять уничтожено при налетах британской авиации. В то же время 14 машин было потеряно по техническим причинам, т.е. соотношение боевых и небоевых потерь составляло примерно 3:2. Любопытно, что в группе I/KG 51 соотношение было обратным, хотя и абсолютная цифра потерь была гораздо меньше. В то же время, понесенные потери не шли ни в какое сравнение с ущербом, нанесенным «охотниками» противнику.



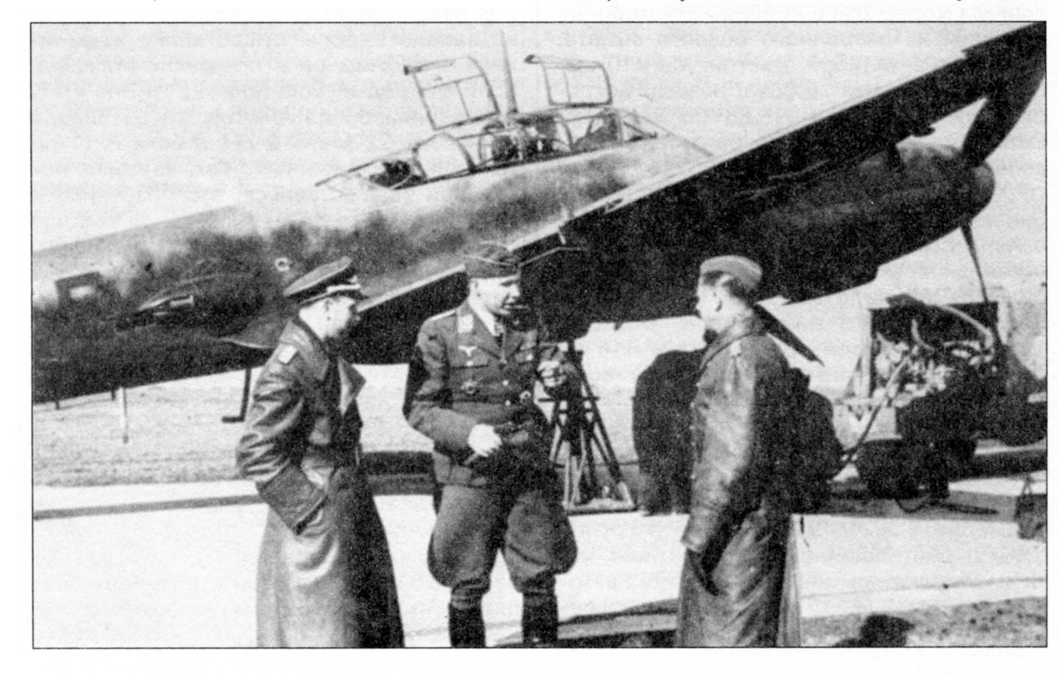
Me 410 из эскадры ZG 1 с дополнительными пушками в бомбоотсеке

В начале 1944 г. обстановка в воздухе на западе Европы существенно изменилась — причем не в пользу люфтваффе. Если за предыдущие полгода группа V/KG 2 потеряла 35 самолетов, то за январь 1944 г. — 22 Me 410 (11 в боях и 11 по техническим причинам). Тем не менее потенциал ещё оставался, что позволило в ночь на 22 января начать операцию «Штейнбок» — налеты на объекты инфраструктуры в Англии, призванные замедлить подготовку союзников к высадке во Франции. В операции задействовали две группы Me 410, а также 9 бомбардировочных — семь с Ju 88 и по одной с He 177 и Do 217. Правда, результат оказался довольно скромным: благодаря усилиям британской ПВО лишь около 90 самолетов из отправившихся в налет 447 смогли прорваться к намеченным целям. После этого экипажи Me 410 вернулись к ставшей уже привычной работе «охотников», перехватывая британские бомбардировщики у их собственных аэродромов. В начале февраля 1944 г. группу V/KG 2 пере-

Обслуживание бортовой пулеметной установки FDL 131 на самолете Ме 410

дали в состав эскадры KG 51 и переименовали в II/KG 51. После нескольких недель отдыха и прохождения боевой подготовки эта группа, пополненная молодыми пилотами, прибыла в Нидерланды, на аэродром Сустерберг. В начале марта она приступила к ударам по аэродромам Истребительного командования Королевских ВВС. Требовалось ослабить потенциал его частей, чтобы тем самым снизить потери бомбардировщиков люфтваффе, осуществлявших налеты в рамках операции «Малый Блиц». Одним из наиболее удачных стал налет в ночь на 31 марта, когда Ме 410 сбросили 12 50-кг бомб на ярко освещенное здание штаба авиабазы Свэнтон Морли. 22 человека погибло, ещё 11 получили ранения... В ту же ночь другой «мессер» на авиабазе Колтисхолл расстрелял на земле одного «Москито» из 25-й АЭ, а другого подбил в воздухе. А в апреле действия «охотников» по блокировке британских аэродромов настолько активизировались, что англичане вынуждены были до предела ужесточить мероприятия по светомаскировке даже на тех базах, с которых взлетали ночные истребители.

На массированные удары союзнической авиации люфтваффе пыталось отвечать не только усилением ПВО, но и активизацией «охотников». Крупная операция с их участием была проведена вечером 22 апреля 1944 г. В тот день в вечерних сумерках американцы отправили в рейд почти 1600 самолетов, в том числе 526 бомбардировщиков B-17 и 278 B-24. На отходе строй «Либерейторов» 2-й авиадивизии был настигнут «охотниками» из II/KG 51, ведомыми командиром группы майором Дитрихом Путтфаркеном (Dietrich Puttfarken). Экипажи «четырестадесятых» устроили настоящее избиение, сбив над разными аэродромами 14 B-24 (и одного некстати подвернувшегося британского «Албермарля»). Ещё 38 бомбардировщиков получили повреждения и впоследствии были списаны. Вдобавок «охотники» не преминули воспользоваться случаем и



Командир отряда 14./KG 2 обер-лейтенант Абрахамчик (в центре) беседует с двумя офицерами на фоне Ме 410А. 1943 г.

отбомбились по нескольким аэродромам. Например, в Хэрдвике американская 93-я бомбардировочная группа потеряла на земле, по разным данным, от пяти до 18 бомбардировщиков. Собственные потери составили два самолета. Один из Me 410 столкнулся с «Либерейтором», а самолет Путтфаркена был сбит оборонительным огнем «Либерейтора». Оба немецких экипажа погибли. На счету Путтфаркена было к тому времени пять ночных побед.

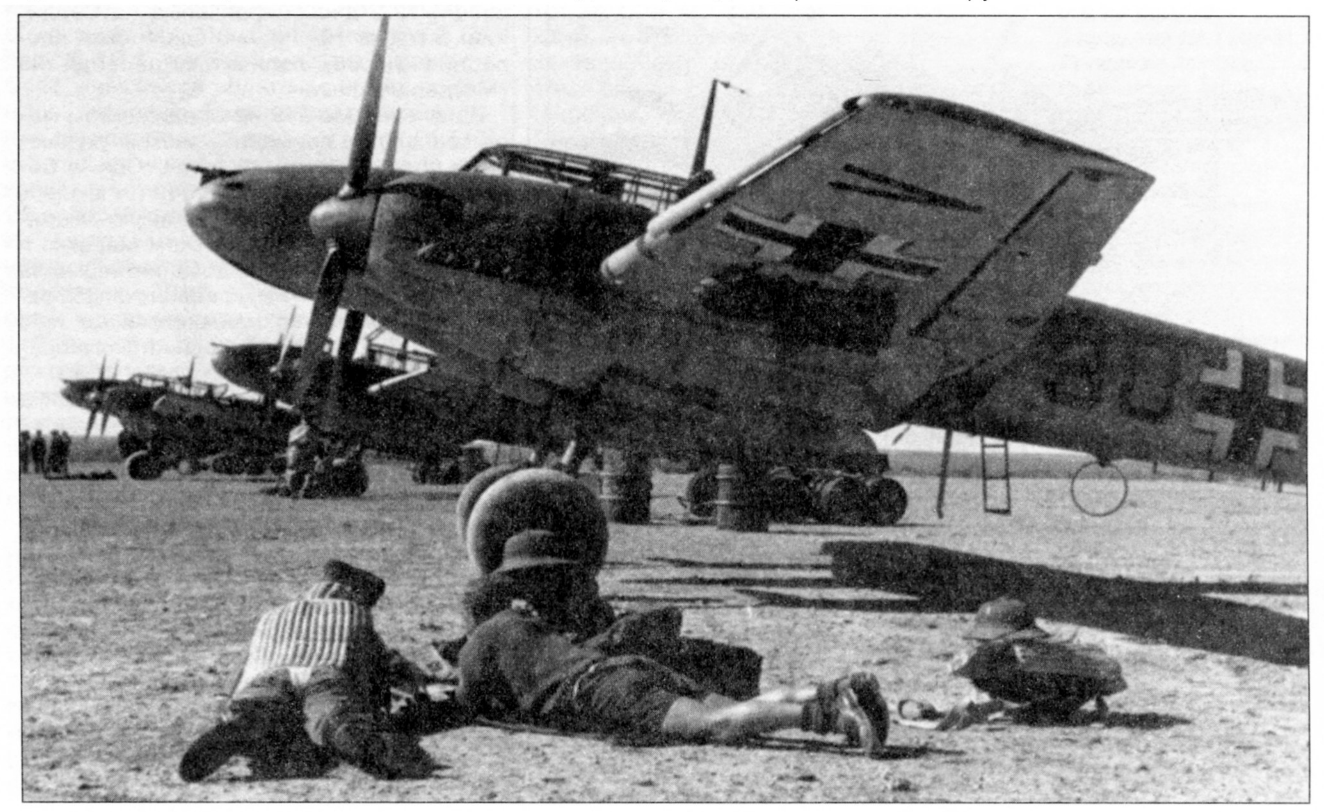
В качестве меры противодействия «охотникам» британцы организовали дежурство в воздухе над аэродромами ночных истребителей «Москито», а также начали выделять такие самолеты для сопровождения возвращавшихся бомбардировщиков. В таких условиях успехи Me 410 заметно сократились. Так, за период с 25 апреля по 28 июня 1944 г. экипажи II/KG 51 сумели уничтожить лишь 16 бомбардировщиков. Наибольшего успеха в этот период удалось добиться экипажу фельдфебеля Тренке (Trenke), сбившего четыре «Ланкастера», причем три из них в ночь на 22 мая в течение всего 17 минут! Собственные потери за тот период составили 10 Me 410A, причем три из них не вернулись из вылета в ночь на 7 июня. В числе погибших в ту ночь был и экипаж нового командира группы гауптмана Вернера Дёрра (Werner Dorr). В дальнейшем группу перевооружили реактивными истребителями Me 262.

На атлантическом побережье 1944 г. находилось ещё несколько частей, вооруженных Me 410. Так, в Бордо и Лорьяне базировалась группа I/ZG 1. Главной задачей её самолетов Me 410B-6 было прикрытие морских разведчиков Fw 200, He 177 и Ju 290. Отряды Me 410 входили и в состав морских спасательных групп Seenotgruppe 60 и Seenotgruppe 80. Они обеспечивали действия спасательных гидросамолетов BV 138 и Do 24, но привлекались и для решения других задач — например сопровождение бомбардировщиков He 111H из эскадры KG 3, запускавших по целям в Англии крылатые ракеты V-1.

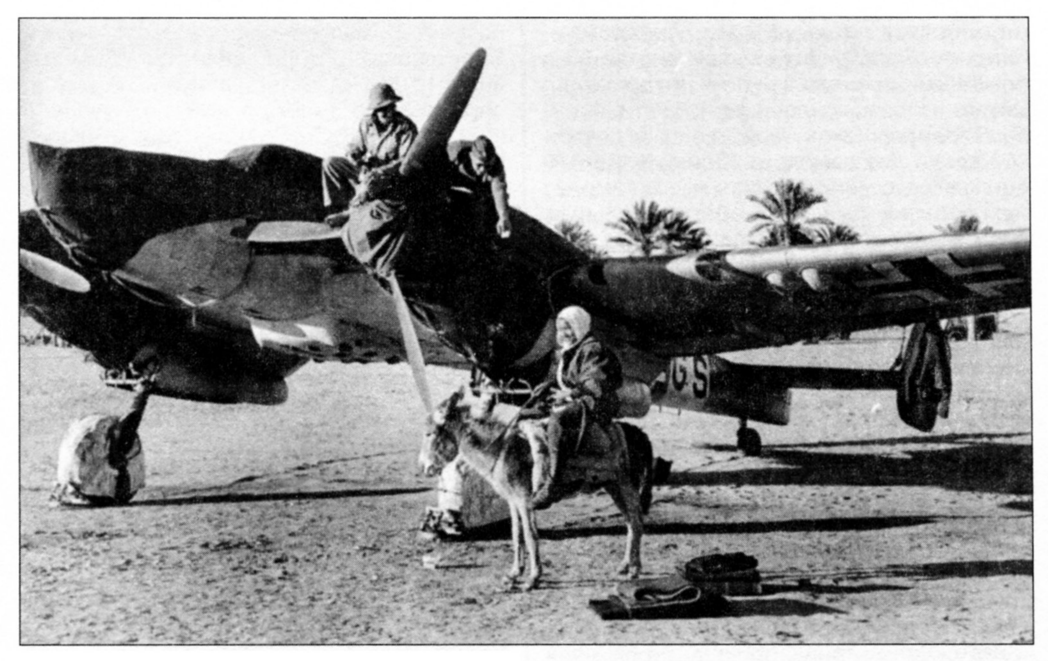
Средиземное море и Северная Африка

Как уже отмечалось, боевое крещение Me 210 прошли именно на Средиземноморском ТВД. Но в сколь-нибудь заметном количестве самолеты этого типа появились здесь лишь в конце осени 1942 г. В октябре первые 17 Me 210A-1 поступили в группу III/ZG 1, дислоцированную на аэродромах Гела и Комизо на Сицилии. Правда, дальнейшие поставки их велись медленно, и до марта 1943 г. группа

Bf 110 на полевом аэродроме, Северная Африка. Под крылом ближнего самолета подвешены 50-кг бомбы

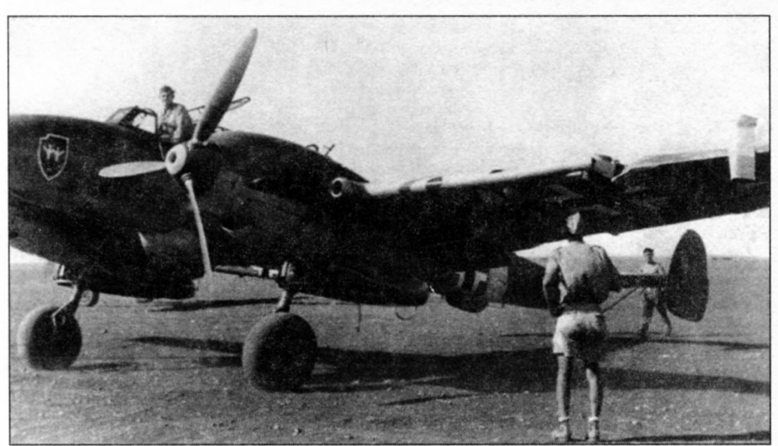


Bf 110E на полевом аэродроме. Северная Африка



Bf 110F-2 из 8./ZG 26. Под фюзеляжем — 2 250-кг АБ SDe 250, под крылом — 4 кассеты AD 23 (в каждой — 23 2-кг осколочные бомбы). Африка, июнь 1942 г.

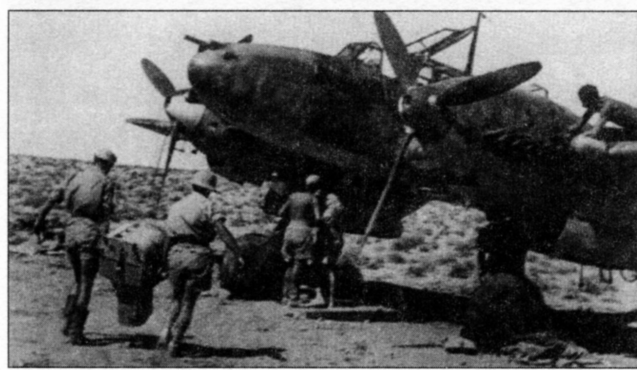
вместе с Me 210 эксплуатировала и Bf 110. Весьма высокими были потери — только за ноябрь 1942 г. было потеряно 11 «двестидесятых» (семь в боях и четыре в авариях). В декабре 1942 г. несколько



Me 210A-1 получил отряд 10./ZG 26. Он эксплуатировал их совместно с потрепанными Bf 110 до марта следующего года, когда его перевооружили на истребительный вариант Ju 88C-4. Наконец, в декабре 1942 г. первые четыре «двестидесятых» получили два отряда дальнеразведывательной авиагруппы FAGr 122 — штабной и 2.(F)/122, дислоцированные на Сардинии. В марте 1943 г. они сдали свои последние Ju 88, полностью перейдя на «Мессершмитты».

Появление Me 210 на Средиземном море совпало по времени с резким ухудшением положения армий стран «Оси» в Северной Африке. 8 ноября 1942 г. началась операция «Торч» — высадка англо-американских войск во Французском Марокко и Алжире. реакция командования вермахта была мгновенной — 9 ноября началась оккупация Туниса, находившегося до того времени под контролем вишистского правительства. Самолеты группы III/ZG 1, подчиненной командующему люфтваффе в Африке (Fliegerfuhrer Afrika), сопровождали соединения транспортных Ju 52, доставлявших в Тунис германские и итальянские войска. О масштабе авиатранспортной операции могут свидетельствовать хотя бы такие цифры: лишь 10 ноября в аэропорт г. Тунис прибыло 150 «Юнкерсов». Немногочисленные ещё Me 210, в общем, успешно справлялись с эскортными задачами: основным в то время истребителям союзников на этом ТВД — «Спитфайрам» VB/C и

Bf 110F-2 после возвращения из боевого вылета. Видно повреждение крыла. Африка, июнь 1942 г.



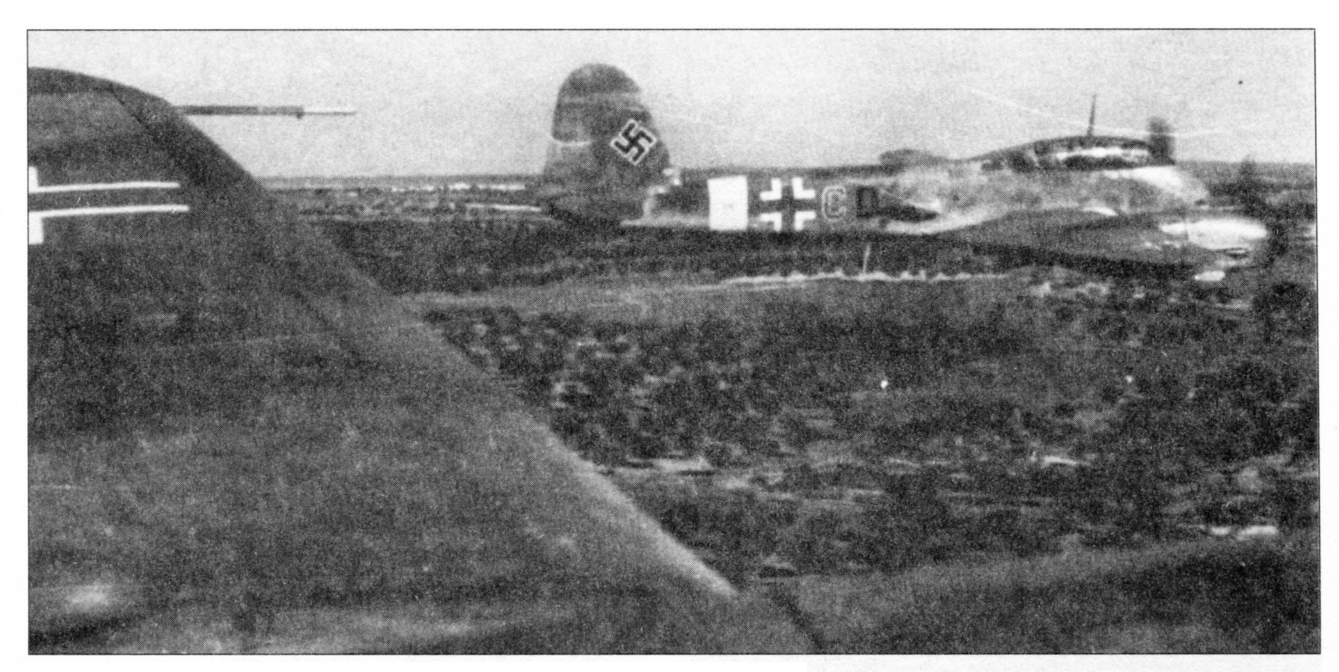
Подготовка аэрофотоаппарата Rb 50/30 и установка его на самолет-разведчик Bf 110F-3. Северная Африка. Германские АФА и кассеты к ним были довольно крупногабаритными и тяжелыми

Р-40 — было трудно соперничать с «двестидесятыми» в скорости. Правда, 19 ноября 1942 г. пайлот-офицеру Райту (Wright) из 112-й АЭ Королевских ВВС удалось сбить один Ме 210, принадлежавший отряду 8./ZG 1, а вторая машина этого типа была уничтожена зенитным огнем британских кораблей. А вот когда сопровождение транспортников осуществляли Bf 110, шансов на успех было мало. Так, 11 декабря пять «стодесятых» из группы III/ZG 26 сопровождали 32 транспортных Ju 52. Их атаковали восемь «Спитфайров» и шесть «Бофайтеров» из 249-й и 272-й АЭ Королевских ВВС. «Спитфайры» связали боем «церштереров», при этом один Bf 110 был сбит, а ещё два получили повреждения и разбились при попытке осуществить вынужденную посадку на о. Пантеллерия. Двухмоторные «Бофайтеры» тем временем принялись за транспортников, заявив об уничтожении пяти и повреждении ещё трех самолетов.

Привлекались Ме 210 и для решения ударных задач. Дебют их в этой роли состоялся 1 декабря 1942 г., когда шесть таких самолетов совместно с 23 Fw 190A из состава группы III/ZG 2 нанесли сокрушительный удар по колоннам американской 1-й бронетанковой дивизии. На местности, практически лишенной естественных укрытий, танки, бронемашины и грузовики стали легкими мишенями для истребителей бомбардировщиков. Попытки же пилотов британских «Спитфайров» помешать разгрому были успешно нейтрализованы истребителями группы II/JG 51. В тот же день Ме 210 вместе с пикировщиками Ju 87D нанесли удар по только что захваченному американцами аэродрому Меджес-эль-Баба, выведя его из строя (впрочем, два дня спустя этот аэродром был отбит вермахтом).

3 декабря Ме 210 были брошены на штурмовку позиций британских десантников в районе Оудна. В общей сложности люфтваффе выполнило 36 самолето-вылетов на эту цель, из них 14 пришлось на долю Ме 210, а остальные — Ju 87D и Hs 129B. Потеряв более половины личного состава (264 человека из 460), парашютисты вынуждены были оставить позиции.

Вероятно, если не первый, то один из первых воздушных боев с участием Ме 210 в Северной Африке состоялся 4 декабря. В тот день четыре самолета из III/ZG 1 атаковали четыре американских двухмоторных истребителя Р-38 «Лайтнинг» из 48-й истребительной АЭ, вылетевших на разведку района Файда. Несмотря на эффект внезапности, немецким пилотам не удалось добиться успеха — как, впрочем, и американским. Первый сбитый самолет на счет Ме 210 записал отряд 10./ZG 26. 11 декабря 1942 г. над Средиземным морем один из его самолетов перехватил британский бомбардировщик «Балтимор». Несмотря на то что эки-



Me 210A-1 из группы II/ZG 26 над Тунисом. 1943 г.

паж «британца» отчаянно отстреливался, немецкому пилоту удалось-таки сбить врага.

25 декабря 1942 г. германская 5-я танковая армия начала наступление на удерживаемые французскими частями проходы Восточного отрога Тунисского горного хребта. Несмотря на плохую погоду, самолеты люфтваффе небольшими группами по 3-4 машины постоянно вылетали на поддержку сухопутных войск. При этом противодействие со стороны противника практически отсутствовало: если за первую неделю наступления Me 210 выполнили около 500 боевых вылетов, то случаи воздушных боев можно буквально пересчитать по пальцам.

Пока группа III/ZG 1 осуществляла непосредственную поддержку наземных частей, отряд 10./ZG 26 работал на сопровождении транспортных самолетов и морских конвоев. Здесь накал воздушных боев был гораздо выше. Например, 22 января 1943 г. для удара по конвою американцы отправили пять бомбардировщиков B-26 «Марудер» под прикрытием 14-й истребительной авиагруппы почти в полном составе (около 40 P-38, часть из которых несли бомбы). Им противостояло всего шесть истребителей — четыре Bf 109G из отряда 7./JG 53 и пара Me 210. На подходах к мысу Бон завязался ожесточенный воздушный бой. Пока пилоты «стодевятых» связали боем «Лайтнинги», «церштереры» сумели прорваться к бомбардировщикам, сбив одного из них и подбив другого («янки» потеряли также семь «Лайтнингов», а потери немцев составили лишь один Bf 109G). 29 января Me 210 вновь пришлось столкнуться в бою с «Марудерами», атаковавшими очередной конвой, сбив одного из них. А 1 февраля экипажи из отряда 10./ZG 26, возвращаясь после сопровождения транспортных Ju 52, сбили над Бизертой американский F-4 — разведывательный вариант «Лайтнинга». Случались и потери Me 210 — так, 8 февраля пара «Спитфайров» из 145-й АЭ Королевских ВВС в районе Мисурата-Триполи сбили самолет этого типа из разведывательного отряда 2.(F)/122.

Me 210A-1 из группы III/ZG 26 на аэродроме Комизо, Сицилия. Начало 1943 г.

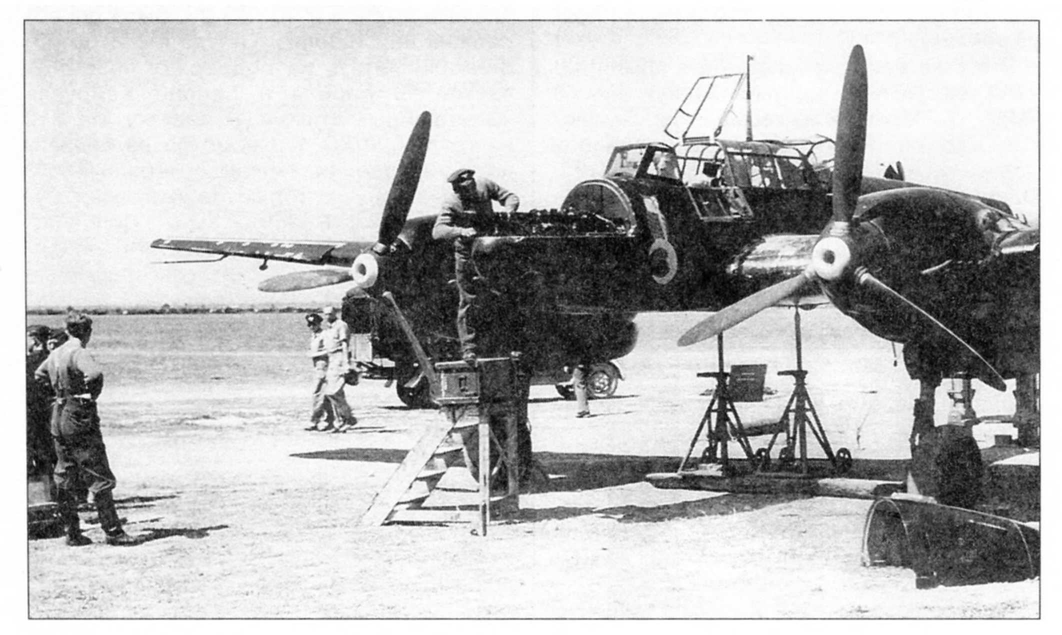
В середине февраля 1943 г. для экипажей Me 210 первоочередными вновь стали задачи поддержки наземных частей — вермахт разворачивал Кассеринскую операцию против американского 2-го корпуса. Один из пилотов III/ZG 1, лейтенант Хайнрих Швайгер (Heinrich Swaiger) так описывал эти бои: «Как пикирующий бом-

бардировщик Me 210 был очень серьезной машиной, но зимой 1943 г. погода была очень плохой. Нижняя кромка облачности редко поднималась выше 500 м, а в таких условиях бомбить с пикирования невозможно... Поэтому мы вскоре приспособились бомбить с бреющего полета с помощью стрелкового прицела Revi. Выйдя на высоту не более 50 м, надо было только очень точно выдерживать направление и, как только цель задевала нижнюю часть дуги круга, обозначавшего дистанцию 200 м, следовало сбрасывать бомбы. Конечно, далеко не все они попадали точно в цель, но возможность подвесить дюжину SC 50 позволяла все же наносить довольно существенный ущерб транспортным колоннам и танковым подразделениям противника».

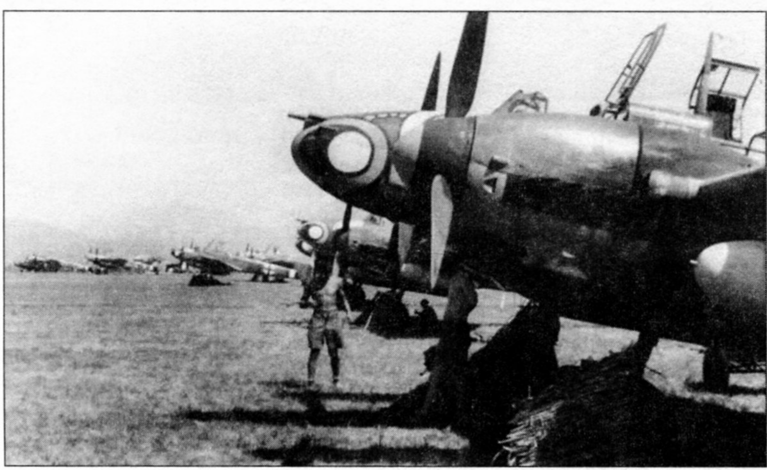
Постепенно противодействие со стороны англо-американской авиации нарастало, и части, вооруженные Me 210, стали нести потери (впрочем, гораздо более низкие, чем у частей пикировщиков Ju 87D). Так, 21 февраля при заходе на посадку на аэродром на о. Сицилия 15 «Лайтнингов» сумели подловить самолет группы III/ZG 1. У Me 210 не было никаких шансов уцелеть, но его стрелок сумел-таки сбить одного Р-38. На следующий день группа потеряла ещё один самолет, отправленный на доразведку целей в районе Тебессы.

Стремясь уменьшить время реакции авиации непосредственной поддержки, немецкое командование в конце февраля 1943 г. передислоцировало группу III/ZG 1, насчитывавшую в то время 42 Me 210, с Сицилии в Тунис. Туда прибыл и отряд 10./ZG 26, сохранявший смешанный состав из Me 210 и Bf 110. 6 марта 18 самолетов из III/ZG 1 в сопровождении дюжины Bf 109G из состава группы I/JG 77 нанесли удар по британскому передовому аэродрому Ниффатия. Сумев застать противника врасплох, Me 210 сбросили бомбы, а затем занялись штурмовкой позиций зенитной артиллерии, обеспечив тем самым действия второго ударного эшелона — пикировщиков Ju 87D. В итоге на летном поле было уничтожено 13 «Харрикейнов», три «Спитфайра» и пять транспортников С-47, ещё два десятка самолетов были повреждены. На следующий день Ниффатия вновь подверглась налету люфтваффе (теперь вместе с ними действовали и итальянские самолеты). На этот раз III/ZG 1 не удалось избежать потерь — «Спитфайры» 1-й южноафриканской эскадрильи сбили одного Me 210.

Однако отдельные тактические успехи не могли изменить общего соотношения сил Северной Африке, неблагоприятного для стран «Оси». Частям люфтваффе приходилось буквально разрываться — с одной стороны, наземные части требовали постоянной поддержки, а с другой — следовало обеспечивать прикрытие конвоев, следовавших в Северную Африку. В этот период Me 210 показал себя настоящим «мастером на все руки». 20 марта 1943 г. четверка таких машин из III/ZG 1 совместно с отрядом Bf 109 и десятком итальянских истребителей MC.200 и MC.202 отражали налет на конвой у побережья Туниса 15 американских бомбардировщиков В-25 «Митчелл» и 29 истребителей Р-38. Пока «стодевятые» связывали боем «Лайтнинги», «церштереры» и итальянские истребители прорвались к бомбардировщикам. Итог боя — три сбитых «Митчелла», два из



Проверка вооружения немецкого ночного истребителя Bf-110C из I/NJG3 на сицилийском аэродроме. Рисунок на борту в виде совы, сидящей на месяце — эмблема 3-й ночной истребительной эскадры



Bf 110E-1 (борт S9+MP) из отряда 1./ZG 1. Эта эскадра имела прозвище «осиной» — по эмблеме на носовых частях самолетов. Лето 1943 г., Италия, Монтекорвино

которых стали жертвами Me 210. Один MC.200 был сбит, а Me 210 получил повреждения.

В тот же день английская 8-я армия начала наступление на укрепленную линию «Марет». Первыми из германских самолетов над районами прорыва появились разведчики Me 210 из отряда 2.(F)/122. Один из них пилотировал лейтенант Райнерт (Rainert). Едва экипаж приступил к фотографированию происходящего на земле, как на него навалилась четверка P-38. Уже первой очередью американцам удалось вывести из строя левую стрелковую установку, и бортстрелку пришлось отбиваться лишь правой установкой. Ему удалось повредить двигатель одного из «Лайтнингов», и тому пришлось покинуть поле боя. Заложив правый вираж, Райнерт потянул за собой оставшихся противников и на очередном круге расстрелял из носовых пушек другого P-38. Но два оставшихся «янки» проявили настойчивость, и вскоре стрелок был убит, а сам Райнерт ранен. Бросив самолет в отвесное пикирование, он ушел на бреющем и смог привести израненную машину на базу.

В третьей декаде марта Me 210 в составе групп, насчитывавших до полутора десятков самолетов, наносили удары по наступающим британским войскам. В начале апреля обстановка в Тунисе резко ухудшилась: периметр обороны германо-итальянских войск сузился настолько, что большинство аэродромов оказались под постоянными ударами вражеской авиации. Поэтому большинство частей авиационного командования «Африка», в том числе и III/ZG 1 и 10./ZG 26, была переброшена на Сицилию. Оттуда Me 210 продолжали летать на поддержку наземных частей. 9 апреля в районе Кейруана «Спитфайры» атаковали девятку Me 210 из группы III/ZG 1. Несмотря на внезапность нападения, немцы потеряли всего одну машину, которую пилотировал Рудольф Дассов (Rudolf Dassow). Пилот попытался совершить вынужденную посадку, но неудачно: восемь остававшихся в бомбоотсеке 50-кг бомб сдетонировали. Стрелок-радист погиб, а сам Дассов отделался контузией — что иначе как чудом объяснить трудно. Более того, уже 16 апреля он вернулся из госпиталя в часть!

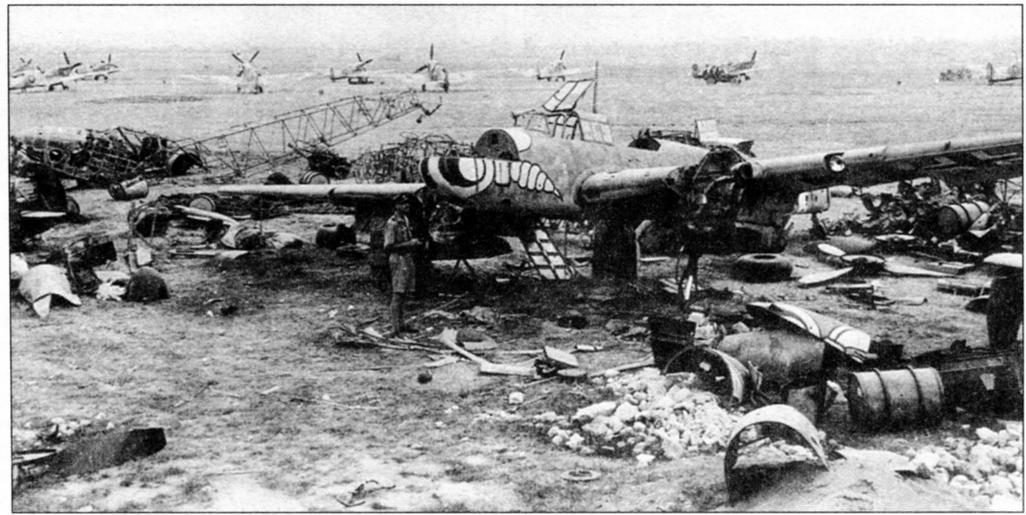
С баз в Сицилии Me 210 летали на цели в Тунисе до 13 мая 1943 г., когда германские войска в Северной Африке капитулировали. Перед люфтваффе встали новые задачи — осуществление ПВО Италии. Союзники, создав базы в Северной Африке и перебросив туда мощные соединения авиации (прежде всего америка-

Слева и внизу: разбитые немецкие истребители Мессершмитт Bf 110G из эскадры ZG 1 на аэродроме Монтекорвино юго-восточнее города Салерно в Италии. Сентябрь 1943 г.

нскую 15-ю воздушную армию), развернули планомерные бомбардировки стратегических объектов, готовясь к высадке на Сицилии. Итальянские ВВС к тому времени понесли тяжелые потери, и серьезной силы уже не представляли.

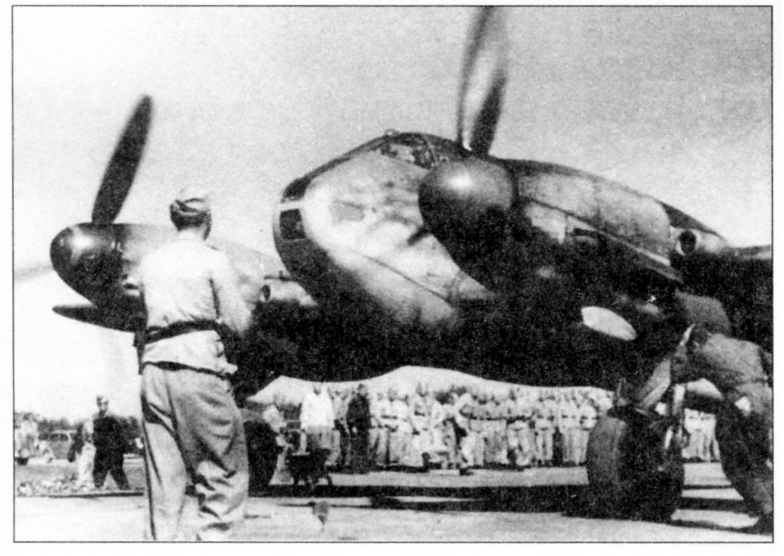
В большинстве случаев «церштерерам» приходилось действовать в условиях численного превосходства противника, но при этом им удавалось добиваться определенных успехов. Так, 17 апреля 1943 г. на перехват дюжины «Летающих крепостей» В-17 под прикрытие почтием 40 Р-38Н, появившихся над Палермо, поднялись около двух десятков Bf 110F/G из группы III/ZG 26 и восемь Me 210 из III/ZG 1. Без потерь со своей стороны немецкие авиаторы сумели сбить пять В-17 и одного «Лайтнинга».

В конце апреля 1943 г. группа III/ZG 1 начала получать взамен утраченных в боях Me 210 новые «церштереры» Me 410A — в том числе в варианте Me 410A-2/U2 — с дополнительным вооружением из пары 20-мм пушек. Их дебют состоялся 10 мая при отражении налета около 100 бомбардировщиков В-17 и В-24 на сицилийские аэродромы. Отражение налета строилось по отработанной схеме: пока одномоторные Bf 109G связывали боем «Лайтнинги» сопровождения, Me 410A-2/U2 принялись за бомбардировщики. В итоге было сбито



Me 410A-3 из дальнеразведывательного отряда 2./FAGr. 122, поврежденный при вынужденной посадке. Италия, 1944 г.

Разведчик Me 410A-3 из отряда 2./FAGr. 122 во время празднования 3000 боевого вылета части. Июнь 1944 г., Италия



четыре B-17 и два B-24. В июле 1943 г. III/ZG 1 отвели в Германию. Группа оказалсь частью, наиболее интенсивно эксплуатировавшей Me 210 — только боевые потери составили 55 самолетов (50 Me 210A-1 и 5 Me 210C-1).

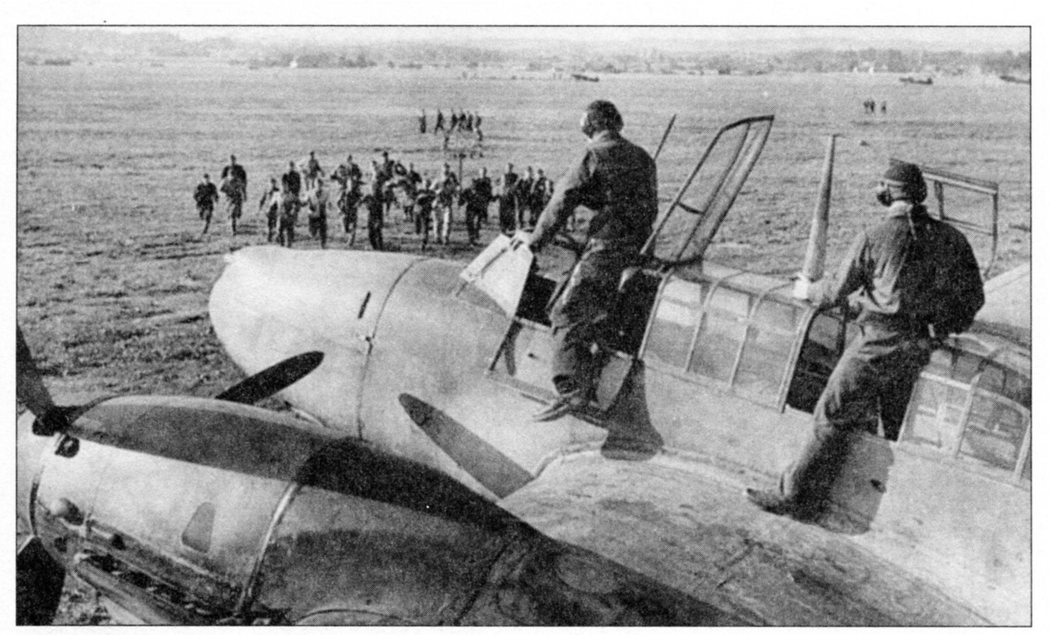
Практически одновременно с III/ZG 1 начал получать разведчики Me 410A-1/U2 отряд 2.(F)/122. Впоследствии его состав пополнился за счет Me 410A-3 и B-3. Базируясь в Бергамо и Геди, отряд воевал на итальянском ТВД до конца марта 1945 г. Правда, его активность с начала 1945 г. была существенно ограничена нехваткой матчасти (по состоянию на 1 января в отряде оставалось всего два исправных самолета) и господством в воздухе авиации союзников. Так, в марте 1945 г. было выполнено всего четыре боевых вылета, три из которых пришлось прервать из-за неисправностей самолетов.

На страже рейха

Фиаско концепции «церштерера», ставшее очевидным уже во время «Битвы за Британию», отнюдь не поставило крест на карьере Bf 110. Хотя эти самолеты и продолжали применяться на фронте в качестве ударных машин, гораздо большее число «стодесятых» несло службу по защите воздушного пространства рейха в эскадрах ночных истребителей. Поначалу в эти соединения поступали обычные «церштtереры» Bf 110 модификаций C, D и E, но с весны 1942 г. начались полномасштабные поставки оборудованных РЛС самолетов Bf 110F-4.

Первая группа ночных истребителей I/NJG 1 была сформирована 22 июня 1940 г. путем переформирования группы «церштtереров» I/ZG 1. Возглавил её гауптман Гюнтер Радуш (Gunther Radusch). А четыре дня спустя был сформирован штаб эскадры NJG 1, командиром которой стал гауптман Вольфганг Фальк — на этом посту он оставался ровно три года, «дорастя» в звании до оберста.

Первоначально немецкие ночные истребители, не имевшие на борту специальной аппаратуры обнаружения целей, применяли тактику «Хелле Нахтягд» (Helle Nachtjagd), предусматривавшую взаимодействие истребителей с батареями зенитных прожекторов. Первую ночную победу одержал обер-лейтенант Вернер Штрейб (Werner Streib). Незадолго до по-



Тревога! Экипаж Bf 110G готовится к взлету

луночи 20 июля он взлетел с аэродрома Гютерсло. После двух часов барражирования в своей зоне он наконец увидел цель. Но бортстрелок унтер-офицер Линген (Lingen) идентифицировал её как немецкий самолет. Штрейб, однако, решил проверить и приблизился к самолету так близко, что машины едва не соприкасались крыльями. Это был «Веллингтон»! После идентификации противника Штрейб отвернул вправо и, зайдя сзади-сбоку, открыл огонь по правому двигателю бомбардировщика. После двух коротких очередей мотор загорелся. Огонь сделал цель хорошо видимой, и со второго захода Штрейб поджег и второй мотор «Веллингтона», упавшего в окрестностях Мюнстера. Мастерство ночных истребителей люфтваффе с приобретаемым опытом росло — тот же Штрейб 30 сентября в течение 40 минут сбил три британских бомбардировщика, доведя свой счет воздушных побед до восьми. В общей же сложности Штрейб одержал на Bf 110 50 воздушных побед, из них 49 — ночью (единственным сбитым днем самолетом был «Бленхейм», уничтоженный 10 мая 1940 г.). Пересев на Не 219, Штрейб довел свой счет побед до 68.

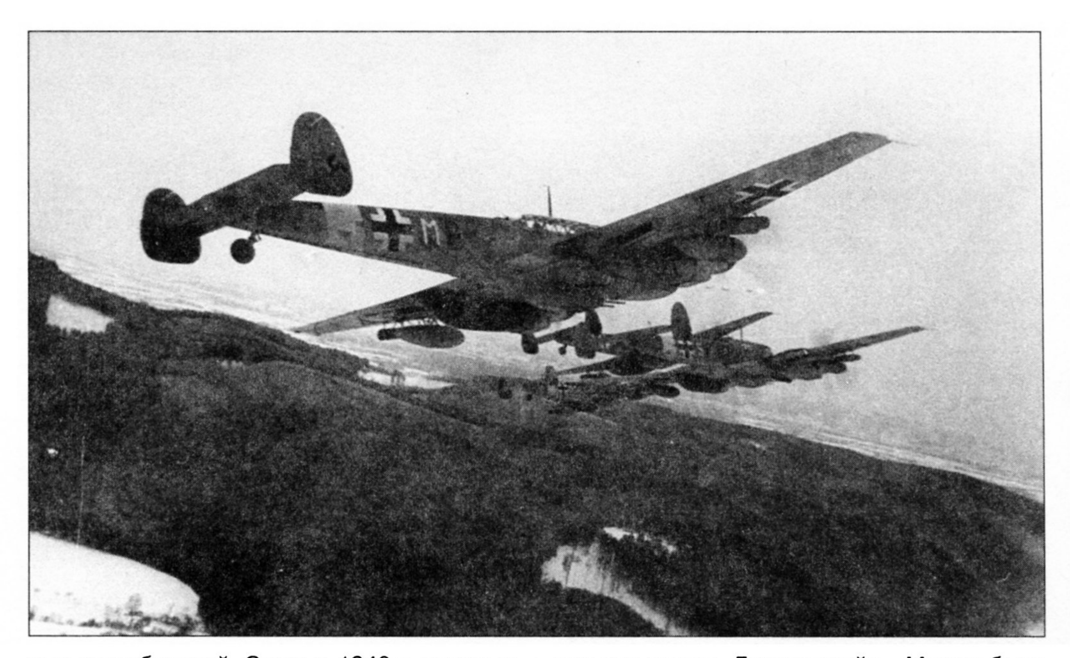
Возраставший размах британских налетов вынуждал командование люфтваффе разворачивать все новые и новые части ночных истребителей, которые размещались не только на территории Германии, но и в Голландии, Бельгии, Дании и Франции — на маршрутах налетов вражеских бомбардировщиков. К осени 1940 г. в составе NJG 1 было уже три группы, вооруженные Bf 110 (лишь один отряд II-й группы летал на Do 17Z-10). Также сформировали эскадру NJG 2 (правда, это соединение никогда не эксплуатировало Bf 110, всю войну летая на истребительных вариантах Ju 88). В 1941 г. сформировали NJG 3 и NJG 4, в 1942-м — NJG 5, в 1943-м — NJG 6. На базе учебных частей в 1943—1944 гг. развернули эскадры NJG 101 и NJG 102. Для полноты картины упомянем ещё NJG 7 и NJG 11 — правда, эти эскадры на Bf 110 не летали. В остальных же частях большинство вооружения составляли именно «стодесятые». Для иллюстрации приведем динамику изменения состава групп эскадры NJG 1.

Наряду с количественным ростом совершенствовалась и тактика применения ноч-

	I/NJG 1	II/NJG 1	III/NJG 1	IV/NJG 1
март 1942 г.	6 Bf 110C-4 1 Bf 110C-6 1 Bf 110C-7 5 Bf 110D-0 2 Bf 110D-3 7 Bf 110E-1 5 Bf 110E-2	4 Bf 110D-0 9 Bf 110D-3 8 Bf 110E-1 16 Bf 110E-2	3 Bf 110C-4 3 Bf 110D-0 1 Bf 110D-2 3 Bf 110D-3 3 Bf 110E-1 15 Bf 110E-2 1 Do 215B-5	
декабрь 1942 г.	21 Bf 110F-4 5 Bf 110C/D/E*	20 Bf 110F-4, 5 Bf 110C/D/E 3 Do 217J	4 Bf 110E-2 21 Bf 110F-4	1 Bf 110C-1 21 Bf 110F-4 4 Do 215B-5 1 Ju 88C-1 2 Fw 190A-2
июнь 1943 г.	20 Bf 110G-4 6 Bf 110F-4 2 Bf 110C-6 1 Do 215B-5	16 Bf 110G-4 7 Bf 110F-4 3 Bf 110E-2 1 Do 217N	4 Bf 110E-2 5 Bf 110F-4 15 Bf 110G-4	12 Bf 110G-4 1 Bf 110F-4 2 Ju 88C-6***
декабрь 1944 г.	35 He 219**	42 Bf 110G-4 3 Ju 88G-1 4 Ju 88G-6	40 Bf 110G-4 7 Ju 88G-1 5 Ju 88G-6	30 Bf 110G-4 2 Ju 88G-1 1 Ju 88G-6

Примечания: * данные на ноябрь 1942 г.
** данные на май 1944 г.
*** данные на сентябрь 1944 г.

Звено немецких истребителей Bf 110G-2 из группы II/ZG 76 в полете над Германией. На принадлежность к ZG26 указывает код 2N на фюзеляже ближайшего самолета, а на 2-ю группу указывает буква P в кодах MP и SP. Начало 1944 г.

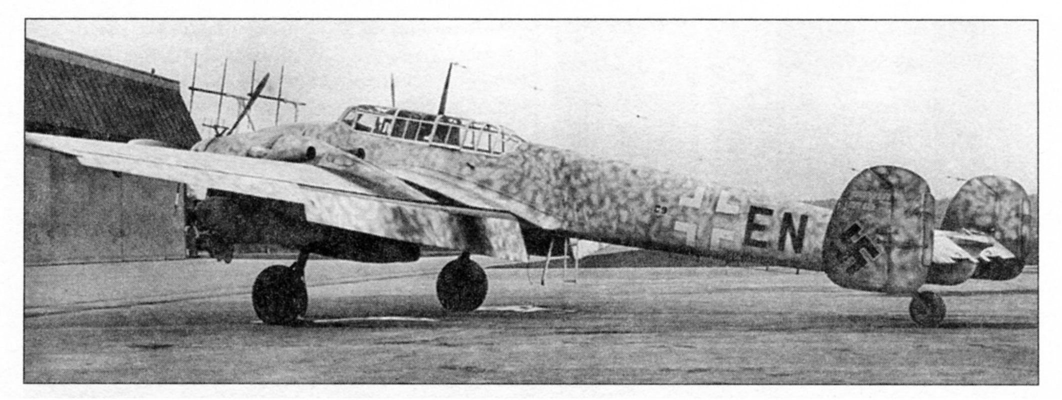


ных истребителей. Осенью 1940 г. впервые применили тактику «Данкле Нахтягд» (Dunkle Nachtjagd) — наведение истребителей по данным наземных радаров «Фрейя» и «Вюрцбург». Именно таким способом 3 июня 1941 г. был сбит первый бомбардировщик — британский «Стирлинг» — над Берлином. Одержал эту победу пилот NJG 1 фельдфебель Калиновски (Kalinowski). Также на ночных истребителях стали появляться инфракрасные детекторы — т.н. «Шпаннер-Анлаге» (Spanner-Anlage). Существовало несколько модификаций таких устройств. Так, Spanner I был активным — он включал инфракрасный прожектор и приемник, т.е., по сути, представлял собой подсветочный прибор ночного видения. На практике подобное устройство оказалось малоэффективным, и последующие модификации — Spanner II, III и IV — были пассивными детекторами инфракрасного излучения двигателей бомбардировщиков. А в июле 1941 г. начались испытания бортовой РЛС «Лихтенштейн». Такие станции были довольно примитивными — помимо небольшой дальности обнаружения цели они отличались ещё и небольшим углом обзора, не превышавшим 30°. На практике это означало, что бомбардировщик резким маневром мог уйти из луча РЛС. Представление о последовательности действий экипажа при перехвате с применением бортового радара дает отрывок из воспоминаний бортоператора обер-фельдфебеля Курта Бундрока (Kurt Bundrock): «Поиск противника существенно упростился. Границы районов ночной охоты остались без изменений, а офицер наведения, как и ранее, направлял нас в сторону противника. Но когда мы приближались к врагу, в дело вступал радар «Лихтенштейн». Можно было услышать команды примерно такого содержания: «Внимание, цель обнаружена, справа выше, 1900 м, правее, правее, теперь вперед, 1500 м, чуть вверх, левее, левее, левее, вперед, вперед, вперед, чуть правее... 700 м... 500 м...»

— Вижу его — отзывался Кнаке [Knacke — пилот самолета Бундрока].

Я выключаю экран радиолокатора «Лихтенштейн», и мы приближаемся к неприятелю на 50—100 м чтобы открыть огонь. Если же с первого захода сбить бомбардировщик не удавалось, радар в большинстве случаев позволял повторно обнаружить цель и выполнить второй заход...»

Существенно повысили эффективность боевого применения немецких ночных истребителей пушечные установки типа «Шраге Музик». Майор Вернер Хоффманн (Werner Hoffmann) из NJG 5 писал: «Первые воздушные победы я одержал при помощи вооружения, установленного в носовой части машины, но с декабря 1943 г. большинство бомбардировщиков сбил, применяя «Шраге Музик». Применяя её, я избегал риска быть обнаруженным кормовым стрелком бомбардировщика и напороться на ответный огонь. Подход к вражескому бомбардировщику по наведению с земли либо по данным собственной РЛС, выполненный снизу-сбоку, позволял лучше разглядеть цель на фоне более светлого неба. Тогда я помещал свою машину под бомбардировщик и уравнивал скорость, а затем открывал огонь...» Применение «Шраге Музик» в отдельных случаях могло таить опасность и для самого истребителя — при попадании в бомбоотсек вражеского самолета, не успевшего



Bf 110G из отряда 5./NJG 6 (борт C9+EN, зав. номер 740055), совершивший вынужденную посадку в Швейцарии. Снимок сделан на аэродроме Дюбендорф, Цюрих, 1944 г.

освободиться от своего груза, следовал взрыв, наименее неприятным последствием которого, по словам Хоффманна, было временное ослепление экипажа истребителя.

Попытки приспособить на роль ночного истребителя более современные Me 210 оказались неудачными. В ноябре 1942 г. несколько самолетов этого типа были переданы в учебную эскадру NJG 101, а также строевые группы I и II/NJG 1. Результаты войсковых испытаний оказались удручающими: по мнению летчиков, Me 210 имел плохие взлетно-посадочные характеристики и слабое наступательное вооружение. В случае же усиления последнего на самолете не оставалось места для РЛС. Да и с радаром все было отнюдь непросто. В отличие от Bf 110, на Me 210 аппаратура РЛС находилась в непосредственной близости к пушкам, и «нежные» электровакуумные лампы плохо переносили воздействие ударных волн, возникавших при стрельбе.

Активизация американской бомбардировочной авиации, действовавшей, в отличие от англичан, преимущественно днем, вынуждало с начала 1943 г. активно применять самолеты ночных истребительных эскадр и для перехватов днем. Первая такая операция имела место 4 февраля, когда на перехват 86 американских бомбардировщиков с аэродрома Леуварден взлетели восемь Bf 110G из IV/NJG 1, ведомые гауптманом Гансом-Иоахимом Ябсом (Hans-Joachim Jabs), ветераном «церштереров» времен боев во Франции и «Битвы за Британию». Истребители сумели сбить три бомбардировщика, но от плотного оборонительного огня все восемь «стодесятых» получили повреждения и не смогли подняться в воздух следующей ночью на перехват британских «бомберов». Для облегчения действий в дневное время с середины 1943 г. Bf 110 вооружались 210-мм НАР — самолет нес четыре такие ракеты в трубчатых пусковых установках под крылом. Залпом таких ракет разбивался оборонительный порядок бомбардировщиков, после чего истребители могли действовать более свободно. Но, все-таки, главным для «ночников» оставались действия в темное время суток. Представление о соотношении дневных и ночных операций может дать статистика побед. Так, экипажи эскадры NJG 1 за время войны заявили о 2173 сбитых вражеских самолетах ночью и лишь 145 — днем. Львиная доля «дневных» побед — 119 — приходится на группу II/NJG 1. Экипажи I-й группы вообще не сбили днем ни одного самолета, III-я имела 7 дневных побед, IV-я — 13, а ещё шесть приходится на штаб эскадры.

На роль дневного истребителя ПВО более подходили скоростные Me 410, особенно вооруженные 50-мм пушками. После успешных испытаний опытного образ-

Оборудованные радарами ночные истребители Bf 110G-4/R3/B2. 1944 г.

Самолет Me 210 с реактивными снарядами WrGr.21, использовавшимися для ударов по плотным боевым порядкам бомбардировщиков

ца, вооруженного таким орудием, на аэродроме Витмундхафен в начале лета 1943 г. в спешном порядке сформировали испытательную группу Erprobungskommando 25 под командованием гауптмана Эдуарда Тратта (Eduard Tratt). Первоначально в её состав вошли восемь Me 410A-1/U2 с дополнительными 20-мм пушками и единственный Me 410A-1/U4 с 50-мм орудием, а также два Bf 110G-2/R1, вооруженных 37-мм пушками BK 3,7. В последующие два месяца группа получила ещё восемь Me 410 — по четыре в модификациях U2 и U4. К осени летный состав Erprobungskommando 25 выработал тактику дневного перехвата тяжелых бомбардировщиков, а также испытал несколько видов тяжелого вооружения. Помимо 37-мм и 50-мм пушек в их числе были 210-мм неуправляемые ракеты Wr.Gr. 21, представлявшие собой осколочно-фугасные реактивные снаряды от армейских пятиствольных реактивных минометов. Пуск ракет, производимый носителем на довольно высокой скорости, обеспечивал последним довольно пологую траекторию. К тому же содержащийся в боевых частях тротил (ТНТ) в арсеналах люфтваффе заменяли на тротилгексогеналюминий (ТГА) — в полтора раза более мощное взрывчатое вещество. 210-мм ракеты показали довольно высокую эффективность. А вот испытания аналогичных 150-мм и 280-мм реактивных снарядов были признаны неудачными из-за малой мощности первых и чрезмерных габаритов и веса вторых. Также не отличалось особой надежностью 50-мм орудие. Например, летавший на Me 410A-1/U4 фельдфебель Бухгольц (Buchholz) отмечал, что в вылете 12 мая 1944 г. орудие заклинило после двух выстрелов. Правда, 29 мая и 20 июня он смог сбить по одному вражескому бомбардировщику, но 7 июля орудие отказало снова.

Заряжание 210-мм неуправляемой ракеты WerferGranate на немецкий истребитель Мессершмитт Bf 110G-2

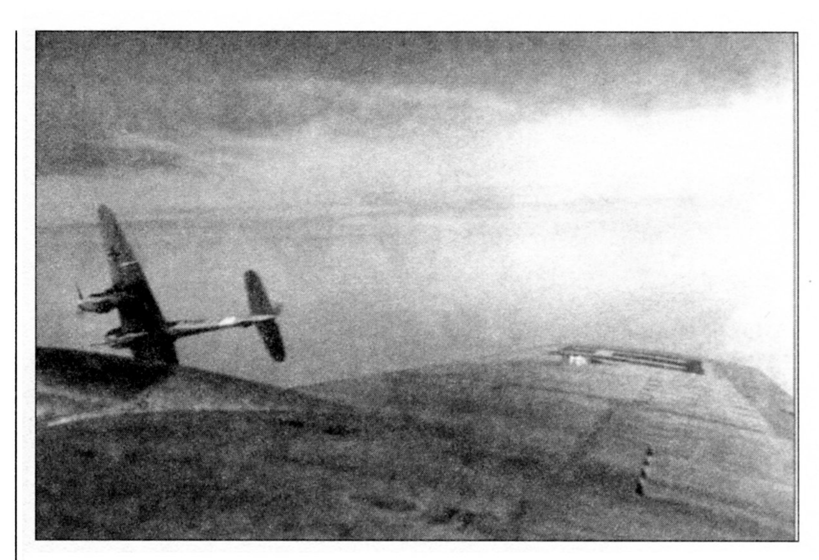
Весьма интенсивно летали днем включенные в систему ПВО рейха группы «церштереров», вооруженные обычными модификациями Bf 110 без радара, а также новыми Me 410. В течение 1943 г. им удалось добиться заметных успехов. Показательным стало воздушное сражение 14 августа 1943 г. над Швейфуртом, считавшимся центром германской шарикоподшипниковой промышленности. На эту цель американцы отправили 290 бомбардировщиков B-17 в сопровождении истребителей P-47 «Тандерболт», снабженных подвесными топливными баками. На их

перехват люфтваффе подняло свыше 300 одномоторных и около 200 двухмоторных истребителей. Среди последних большинство — около 150 единиц — составляли самолеты Bf 110G из состава групп III/ZG 26, I и II/ZG 76, а также учебных групп I и II/ZG 101 (последние имели смешанный состав — помимо Bf 110 они имели новые Me 410, а также Ju 88C). В воздух поднялись также вооруженные Me 410A-1 отряд 14(Jagd)./KG 2 и группы IV/KG 51 (эта группа только начала перевооружение, поэтому смогла отправить на перехват лишь несколько «Мессершмиттов»). Как и предполагалось планом, часть одномоторных истребителей связала боем «Тандерболты» эскорта, «церштереры» выпустили ракеты, а затем вместе с другими одномоторными машинами принялись за бомбардировщиков. Несмотря на то, что оборонительный строй «Летающих крепостей» так и не удалось разбить, потери американцев были огромными. Только «церштереры» сбили 26 бомбардировщиков (6 из них пришлось на долю Me 410), а всего над Германией было сбито свыше 60 «Летающих крепостей», пять разбилось при посадке в Англии, а ещё 32 машины, вернувшиеся из налета, пришлось списать из-за полученных повреждений. Таким образом, относительные потери бомбардировщиков составили 33,4%, что привело в ужас американское командование. Потери люфтваффе составили около 35 самолетов, но большинство производственных площадей Швейнфурта было обращено в руины. Таким образом, американцы свою боевую задачу выполнили.

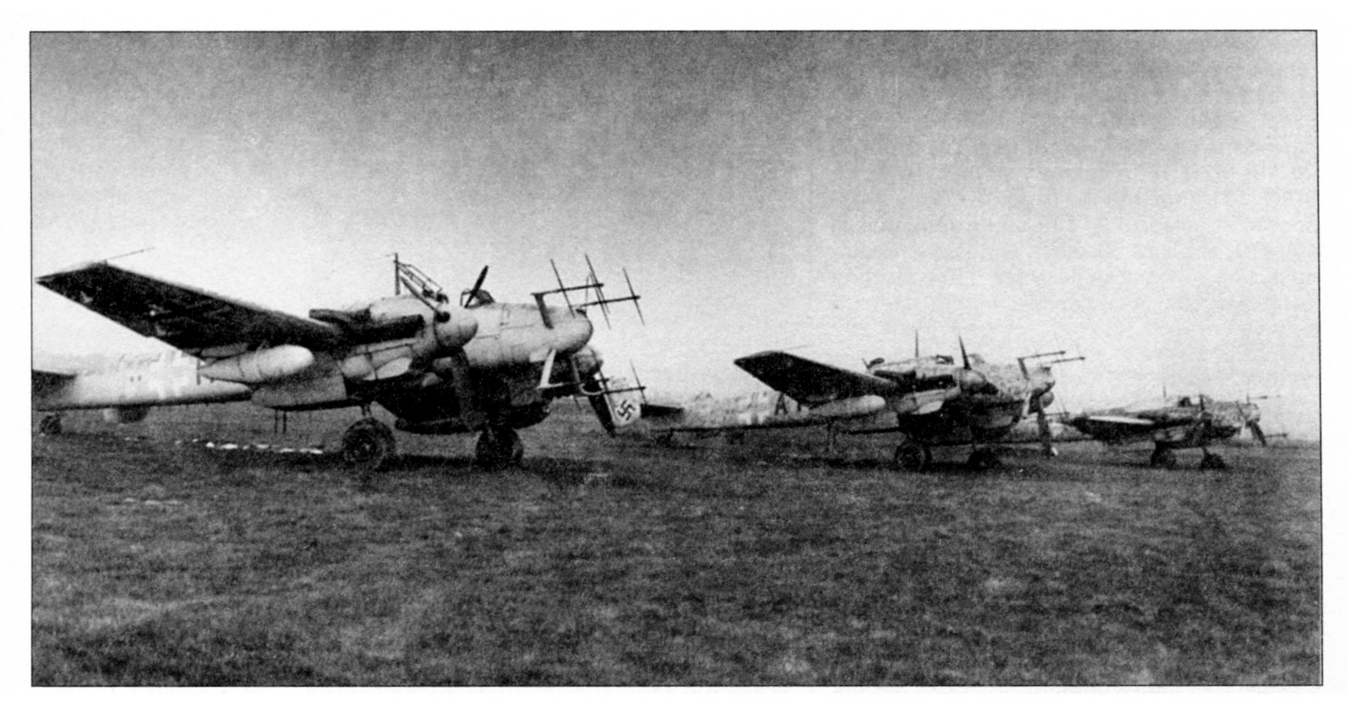
Несмотря на огромные потери, мощь дислоцированной в Англии американской 8-й воздушной армии отнюдь не была подорвана. Уже 17 августа её командование организовало очередной масштабный дневной налет. На завод «Мессершмитта» в Аугсбурге и недобитые предприятия Швейнфурта отправили 147 «Летающих крепостей» в сопровождении «Тандерболтов». И на этот раз перехват строился по отработанной схеме: одномоторные Fw 190A из группы II/JG 26 сковали боем большую часть P-47, «церштереры» же ударили по колонне бомбардировщиков. На перехват было поднято 97 Bf 110G из штабного отряда, I-й и II-й групп ZG 26, группы I/ZG 1, а также 47 Me 410A-1 из II(Jagd)/KG 51. И на этот раз потери американцев были серьезными — 60 бомбардировщиков (40,8%), а также 11 P-47. Люфтваффе потеряли лишь 17 Fw 190A.

Осенью 1943 г. неблагоприятные погодные условия во многом снизили накал воздушных боев над рейхом. Тем не менее, масштабные воздушные сражения иногда случались. Например, 9 октября при отражении массированного налета американцы потеряли 64 бомбардировщика. Шесть из них записали на свой счет экипажи Bf 110G из III/ZG 26, а 15 стали жертвами Me 410A из III/ZG 1. Последняя группа была выведена со Средиземноморского ТВД, оставив свои уцелевшие самолеты в Италии, в Германию и перевооружена новыми Me 410, получив два самолета в июне и ещё 24 — в июле 1943 г. Уже «вдогон» над Ла-Маншем два B-17 сбила пара Me 410 из 14./KG 2. Правда, и «церштереры» понесли потери: четыре Me 410A-1 были сбиты «Тандерболтами», в том числе и самолет командира III/ZG 1 майора Берлина (Berlin). Интересно, что три из четырех пилотов «четырестадесятых» спаслись, в то время как все четыре стрелка-радиста погибли. На следующий день III/ZG 1 была включена в состав эскадры ZG 26, став её II-й группой. 14 октября при отражении налета на Швейнфурт группа вновь понесла потери. В числе погибших был и командир одного из отрядов обер-лейтенант Вильгельм (Wilhelm). Правда, были сбиты и два американских B-17. 13 ноября дюжина самолетов из II/ZG 26 при отражении налета на Бремен так и не смогла пробиться к бомбардировщикам — её связали боем «Лайтнинги» сопровождения. Счет боя был ничейным — 2:2, но выполнить свою боевую задачу — помешать бомбардировщикам выйти на цель — «церштереры» так и не смогли.

Как видно из обозначений частей, вооруженных Me 410, задачи ПВО все в большей степени перенимали на себя бывшие бомбардировочные части, вооруженные скоростными многоцелевыми «четырестадесятыми». Помимо упомянутых групп II и IV/KG 51, а также отряда 14./KG 2, в сентябре 1943 г. такие самолеты по-



Me 210 с 50-мм пушкой выходит из атаки на американские бомбардировщики. Снимок с борта B-17



Ночные истребители Bf 110G-4/R3/B2/M2 из отряда 9./NJG 1. 1945 г.

лучил штабной отряд эскадры KG 51. А весной 1944 г. была предпринята попытка внедрить Me 410 и в части ночных истребителей. В середине марта в состав группы I/NJG 1, укомплектованной смесью из Bf 110G-4 и He 219A-2, передали три Me 410B, а по состоянию на 1 мая в ней было уже семь «четырестадесятых». Новые машины оставили у пилотов-ночников двоякое впечатление. С одной стороны, отсутствие радара и слабость вооружения (самолеты несли лишь по паре 20-мм пушек и 13,2-мм пулеметов, не считая оборонительных установок) делало её малопригодной для ночного применения. Отмечались и плохие взлетно-посадочные характеристики. С другой — летчики по достоинству оценили отличные скоростные характеристики, позволявшие настигать британские «Москито»: Me 410B развивал 645—665 км/ч, в то время, как He 219A-2 — 610 км/ч, а Bf 110G-4 с радаром — не более 550 км/ч. Но в конечном итоге Me 410B в роли ночных истребителей не прижились. По состоянию на 1 июня 1944 г. в I/NJG 1 сохранялось всего четыре таких самолета, да и те спустя пару недель передали в «дневную» группу I/ZG 76.

С начала 1944 г. во все большем количестве американцы начали применять истребители сопровождения P-51 «Мустанг», в боях с которыми «стодесятые» не имели никаких шансов. Баланс потерь стал меняться, и отнюдь не в пользу люфтваффе. Например, 22 февраля 1944 г. жертвами Bf 110 из III/ZG 26 стали две «летающие крепости», но за это пришлось заплатить восемью «церштерерами», погибло четыре члена их экипажей. 6 марта при отражении массированного налета на Берлин был сбит один B-17 и один P-51, но при этом группа потеряла пять Bf 110G и пять членов экипажей. Большие потери отрицательно сказывались на моральном состоянии авиаторов. Накануне вылета 6 марта III/ZG 26 располагала всего девятью исправными «церштерерами». Командир группы майор Ганс Коглер (Hans Kogler), видя подавленное состояние членов экипажей, отказался от привычной процедуры назначения на вылет, а обратился: «Добровольцы есть?» Таковых не оказалось... Лишь когда Коглер заявил: «Что ж, тогда взлетаю один...», начали одна за другой подниматься руки. Все понимали, что при встрече с «Мустангами» их шансы дожить до вечера будут мизерными... Сам Коглер, сажая поврежденную машину на обледеневшую полосу, выскочил за пределы ВПП. Самолет скапотировал, но пилот и бортстрелок чудом выжили. Подобным образом обстояли дела и в других группах «церштереров». Так, I/ZG 76 в бою 6 марта потерял четыре Bf 110, сумев сбить лишь две «летающие крепости». Фиаско завершилась и попытка усилить «церштереры» ночными истребителями — отбивая тот же налет 6 марта, эскадра NJG 5 сбила три бомбардировщика, но потеряла восемь Bf 110 и девять членов экипажей.

Наряду со «стодесятыми» в группах «церштереров», включенных в состав сил обороны рейха применялись и Me 410. Несмотря на гораздо лучшие летные характеристики, и этим машинам трудно

приходилось в схватках с истребителями союзников — причем не только с новейшими «Мустангами», но и с «Лайтнингами» и «Тандерболтами». Именно Р-47 в ходе налета на Нордхаузен 22 февраля 1944 г. сбили Me 410 командира группы II/ZG 26 гауптамана Эдуарда Тратта (Eduard Tratt). К моменту гибели на его боевом счету числились 312 уничтоженных грузовиков, 33 зенитные пушки, 24 танка, и 64 самолета — 26 уничтоженных на земле и 38 сбитых в воздухе! Самолет Тратта оказался единственной потерей II/ZG 26 в том бою, ещё два Me 410 получили повреждения. Урон, причиненный противнику, был относительно невелик — экипажи II/ZG 26 сбили три «летающих крепости». 3 марта при отражении налета на Берлин и Ганновер «четырестадесятые» из групп II и III/ZG 26 из-за облачности вообще не смогли выйти на рубеж атаки. А вот в уже упомянутом воздушном сражении на подступах к Берлину 6 марта Me 410A и В, поддержанные одномоторными Bf 109G из группы IV/JG 3, смогли зайти на строй бомбардировщиков со стороны солнца, сбив дюжину В-17 (9 из них записала на свой счет группа II/ZG 26) и одного «Мустанга». А вот при втором заходе «мессерам» пришлось столкнуться с успевшими перегруппироваться истребителями сопровождения, сбившими шесть Me 410 и повредившими ещё два. О масштабе воздушных боев в тот день свидетельствует статистика потерь: были сбито 99 В-17 и 16 В-24, ещё 6 бомбардировщиков пришлось списать после возвращения, а около 350 машин нуждались в ремонте. Потери в экипажах (убитые, раненые, попавшие в плен) превысили 700 человек. Со своей стороны, люфтваффе потеряло 66 истребителей, 36 авиаторов погибло и 27 было ранено.

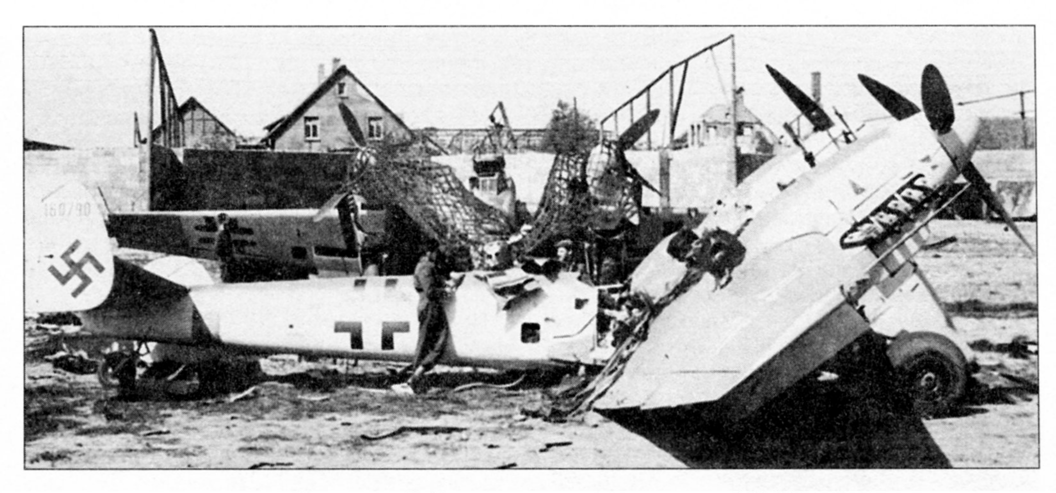
Настоящую резню «Мустанги» устаревшим Bf 110 устроили 16 марта, когда из 43 поднявшихся в воздух самолетов эскадры ZG 76 было сбито 26 машин, а ещё 10 получили повреждения. Но в то же время Me 410A-2/U2 из II/ZG 26 сбили 18 В-17 и В-24.

После разгрома ZG 76 стало очевидным, что «стодесятые» непригодны для дневных боев и нуждаются в немедленной замене. Группы I и II/ZG 76 вместе со штабным отрядом эскадры отвели в район Праги, на аэродромы Ружине и Кбелы, где перевооружили на Me 410. После этого группу I/ZG 76, вооруженную Me 410B, перебросили в район Вены для прикрытия авиазаводов и нефтепромыслов. Несколько ранее новые «Мессершмитты» начали осваивать I-я и III-я группы, а также штабной отряд ZG 26 (II/ZG 26 воевала на Me 410 ещё с октября 1943 г.). Группа I/ZG 26 получила Me 410B-1/U2/R5 с восемью 20-мм пушками, III/ZG 26 — Me 410B-2/U4 с 50-мм орудиями, а II/ZG 26 имела смешанный состав: в одном отряде эксплуатировались самолеты с 20-мм пушками, во втором — с 30-мм, а в третьем — с 50-мм орудиями. В итоге к июню 1944 г. дневные модификации Bf 110 сохранялись только в составе группы II/ZG 1, в последний раз применившей их в боях над Будапештом.

Уже 10 апреля все три группы ZG 26 приняли участие в отражении американс-

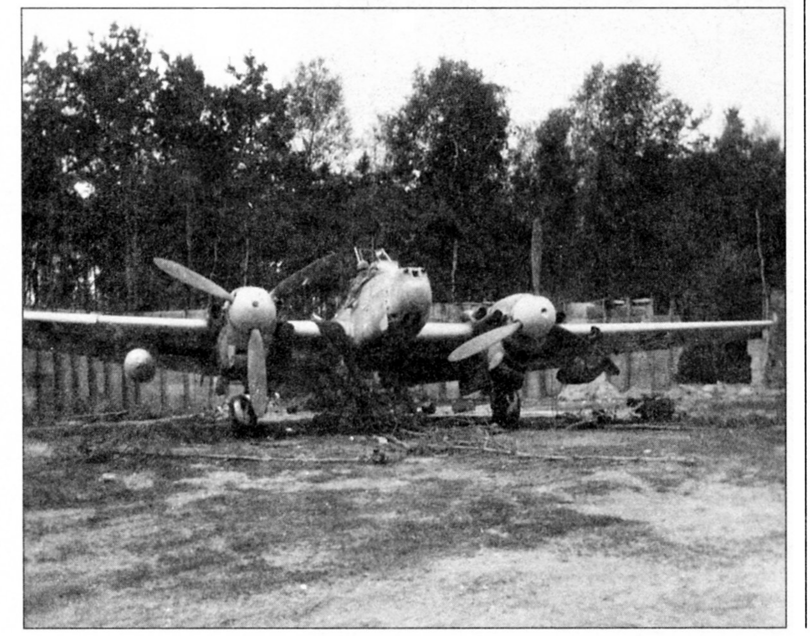
Американские солдаты осматривают ночной истребитель Bf 110G-4/R3/B2/M2 из отряда 9./NJG 1 на захваченном немецком аэродроме. 1945 г.

Разбитый Bf 110G-4. 1945 г.



кого налета на цели в Восточной Германии и Польше. На такое расстояние «Мустанги» не могли долететь, что заметно облегчило задачи ПВО. Между Позеном (Познанью) и Ростоком экипажи групп I и III/ZG 26 сбили 25 бомбардировщиков. Группа II/ZG 26 отражала налет на Штеттин (Щецин). Но уже на следующий день «церштетерерам» пришлось сражаться в условиях, далеких от тепличных: вражеские истребители, заблаговременно выведенные в район боя, буквально прижали Me 410 к земле, и тем пришлось лишь «подбирать» поврежденные бомбардировщики, выпадавшие из общего строя. Тем не менее, экипажи «мессеров» сумели сбить 20 B-17. Два из них записал на свой счет лейтенант Рудольф Дассов из штаба ZG 26. Собственные потери также были ощутимыми — 11 Me 410 (восемь из II/ZG 26 и три из III/ZG 26). А 13 апреля смогли отличиться экипажи ZG 76, сбившие при отражении налета на Будапешт без потерь со своей стороны два B-17, семь B-24 и одного «Мустанга». Во второй половине апреля участились стычки Me 410 с американскими истребителями. Так, в ожесточенном бою 24 апреля экипажи III/ZG 26 уничтожили восемь «Мустангов», четыре Me 410 также были сбиты, а ещё шесть повреждены. Но уже в следующем месяце вследствие бомбежек нефтеперегонных заводов резко обострилась проблема обеспечения люфтваффе горючим. Группы «церштереров» оказались на «голодном пайке» — приоритетом в снабжении пользовались соединения одномоторных истребителей. При этом командование упускало из виду тот факт, что залогом успеха является гармоничное взаимодействие разнородных сил в бою. И действительно, в тех случаях, когда удавалось поднять в воздух довольно много Me 410, они добивались существенных успехов. Например, 20 июня 1944 г. группы I и II/ZG 26 сбили 32 B-24 и два P-51. Рудольф Дассов на своем восьмипушечном Me 410B-1/U2/R5 уничтожил над островом Рюген три «Либерейтора», ещё два экипажа записали на свой счет по два B-24. А вот собственные потери оказались ничтожными — один сбитый и два поврежденных «четырестадесятых». Но эскадре ZG 76 пришлось нелегко. В двух боях 7 и 8 июля 1944 г. её I-я группа потеряла 15 Me 410, практически став небоеспособной. Боевая работа двух других её групп была парализованной постоянными ударами американских истребителей-бомбардировщиков по аэродромам их базирования.

Отвоевался... Bf 110 на аэродроме, захваченном американцами



Фактически июль стал последним месяцем активного использования «церштереров» в системе обороны рейха. Уже во второй декаде июля I-я группа и штаб эскадры ZG 76 начала перевооружаться на одномоторные Bf 109G, а сама эскадра

стала истребительной JG 76. II/ZG 76 летала на уцелевших Me 410 до ноября 1944 г., когда получила снова-таки одномоторные Fw 190. Не избежала подобной участи и эскадра ZG 26 — в августе её I-я группа начала перевооружение на Fw 190, став основой новой истребительной эскадры JG 6. А на базе III/ZG 26 сформировали «команду Новотны» (Kommando Nowotny), на которую возложили проведение войсковых испытаний реактивного истребителя Me 262. К декабрю дошла очередь и до II/ZG 26 — она была перевооружена на Fw 190A-8, а 7 февраля 1945 г. сменила обозначение, став III/JG 54.

Из эскадры ZG 26 осталась лишь её IV-я группа, дислоцировавшаяся в Норвегии. Летом 1944 г. её отряды 10 12./ZG 26 летали на Bf 110G различных модификаций (в т.ч. разведывательных), а 11./ZG 26 эксплуатировал ночные истребители Ju 88G. В октябре 1944 г. 11./ZG 26 начал перевооружение на Me 410A-1 и A-3, которое было завершено в январе следующего года. В таком составе группа и встретила конец войны. Для полноты картины отметим, что в апреле 1944 г. в составе эскадр ZG 26 и ZG 76 сформировали части для переучивания летного состава — запасные отряды Erg.Staffel/ZG 26 и Erg.Staffel/ZG 76. На момент формирования каждый из них располагал примерно тремя десятками самолетов, но в процессе переучивания потери были довольно высокими: только за май и июнь 1944 г. запасные отряды потеряли 18 Me 410A и три Me 210A.

Одной из причин схождения со сцены Me 410 стали их недостаточно высокие летные характеристики. Обер-лейтенант Фриц Штеле (Fritz Stehle), летавший на этом самолете, отмечал: «Будучи более современным по сравнению с Me 110, Me 410 однако не был достаточно хорош. Он был слишком тяжел и маломаневрен. Снабженный полным комплектом вооружения, он терял свои скоростные характеристики, вследствие чего занятие позиции для стрельбы, делающей возможной атаку строя бомбардировщиков, занимало много времени. Когда группу Me 410 атаковали вражеские истребители сопровождения, она оказывалась почти в таком же трудном положении, как и Me 110».

Война окончилась. Британский и немецкий техники под наблюдением британского офицера снимают пулемет MG 81Z с Bf 110G-4. Грове, Дания, 1945 г.

В ночных истребительных эскадрах Bf 110G-4 применялись до конца войны, хотя их и потеснили He 219 и Ju 88G. К началу 1945 г. Bf 110G-4 сохранили только четыре группы — II, III и IV/NJG 1 и I/NJG 3. Воевать ночью на «стодесятых» также было нелегко — самолет не обладал достаточным превосходством в скорости над вражескими бомбардировщиками. Ахиллесовой пятой оставался и малый запас горючего, ограничивавший продолжительность барражирования. Тем не менее опытные пилоты Bf 110 вплоть до последних недель войны продолжали добиваться громких успехов. Так, ночью 21 февраля 1945 г. был установлен рекорд по количеству сбитых в одном вылете бомбардировщиков. Это достижение принадлежит майору Хайнцу-Вольфгангу Шнауферу (Heinz-Wolfgang Schnaufer), командиру NJG 4, отправившему на землю семь британских бомбардировщиков. А ровно месяц спустя три «Ланкастера» в одном вылете сбил гауптман Хагер (Hager) из II/NJG 1, доведя свой счет побед до 48. Но это была уже лебединая песня ночных истребителей люфтваффе...

Под чужими знаменами

В отличие от некоторых других немецких самолетов, таких как Bf 109 или He 111, «стодесятые» экспортировались очень ограниченно — до начала Второй мировой войны они не успели попасть в число разрешенных к продаже, поскольку их производство только разворачивалось, а в ходе войны весь выпуск Bf 110 поглощался люфтваффе.

Первым зарубежным покупателем «церштерера» стал Советский Союз, закупивший в 1940 г. в числе крупной партии германских самолетов и пять Bf 110C-4. Помимо обычных испытаний, имевших целью проверку летно-тактических качеств самолетов, один из «стодесятых» использовался для испытаний 23-мм пушки МП-6 конструкции Таубина и Бабухина. В годы войны советскими трофеями стали ещё несколько «церштереров». Так, в сентябре 1940 г. трофейный Bf 110C испыты-

Экипаж венгерского Me 210Ca-1 из группы скоростных бомбардировщиков 102./1. Август 1944 г.

вался в 158-м ИАП ПВО. А 750-й авиаполк дальнего действия в 1942 г. некоторое время использовал для разведывательных полетов один Bf 110D. Чаще всего его пилотировали лейтенанты В. Опалев и Е. Окоров. Во время одного из полетов экипаж советского «церштерера» сбил ничего не подозревающего «Юнкерса» Ju 88A-4. Как бы в отместку за это Bf 110D был сбит советской зенитной артиллерией в районе Тулы. Трофейные Me 410 испытывались в СССР и Великобритании, причем советским трофеем стал самолет Me 410A-1/U-4 с 50-мм пушкой.

Из союзников Германии попытку получить Bf 110 в 1942 г. предприняла Италия. Её ночные истребительные эскадрильи были вооружены одномоторными бипланами «Фиат» CR.42, совершенно неэффективными против современных британских и американских бомбардировщиков. Для их замены заказали 24 самолета Bf 110F с радарами «Лихтенштейн». Для подготовки экипажей немцы передали союзнику три Bf 110C. Два из них попало в 235-ю эскадрилью 60-й истребительной авиагруппы (аэродром Лонате Поццоло), а третий — в 41-й бомбардировочный полк — это часть предполагалось перевооружить на двухмоторные самолеты «Фиат» BR.20M, оборудованные РЛС «Лихтенштейн». Но в связи со сворачиванием производства Bf 110 (приоритетом пользовались одномоторные истребители Bf 109 и Fw 190), дальнейшие поставки «стодесятых» итальянским ВВС были отменены.

После капитуляции Италии Германия передала ВВС «Итальянской социальной республики» два самолета Bf 110G. Самолеты поступили в 170-ю эскадрилью, но сведения об их боевом применении отсутствуют. Два или три Bf 110 применяли в учебных целях ВВС Румынии.

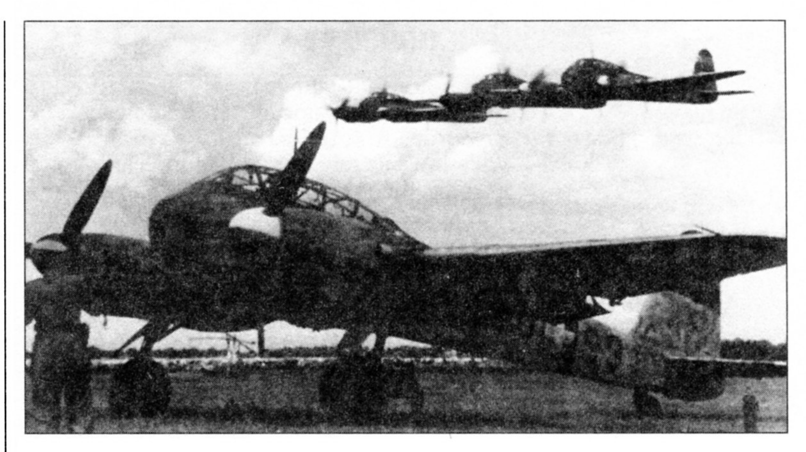
В конце 1944 г. Германии передала несколько Bf 110F-4 и шесть Bf 110G-4 101-й ночной истребительной эскадрилье венгерских ВВС. Гораздо шире эксплуатировались ВВС Венгрии самолеты Me 210Ca-1. Как уже отмечалось, таких машин, выпущенных по лицензии, было получено порядка 160. Кроме того, в конце 1944 г. люфтваффе передали ВВС Венгрии ещё 19 Me 210. Некоторые источники указывают, что это были машины Me 210A, но, возможно венгры получили самолеты Me 210C-1, выпущенные Дунайским авиазаводом по германскому заказу. Уже в июне 1943 г. Me 210Ca-1 вооружили 5./1-ю ночную истребительную эскадрилью «Баголи» (Bagoly — сова), базирующуюся на аэродроме Ферихедь в окрестностях Будапешта. Командовал этой частью капитан Адам Круды (Adam Krudy). В апреле 1944 г. 5./1-я эскадрилья участвовала в отражении массированных налетов американской авиации, причем баланс побед и потерь был отнюдь не в пользу венгров. Первую воздушную победу на счет эскадрильи записал сержант Дешо Шамбоки (Deszo Szamboki), сбивший 5 апреля 1944 г. бомбардировщик B-24H. 13 апреля было сбито два P-38 и один B-24, но за это пришлось заплатить восемью Me 210. Если учесть, что один «мессер» был потерян накануне, то эскадрилья «Баголи» практически утратила боеспособность. В отражении апрельских налетов приняла участие и Опытная истребительная эскадрилья Института авиации, сформированная в канун 1944 г. Частью, насчитывавшей 12 Me 210Ca-1, командовал подполковник Лоран Дочи (Lorant Doczy). В бою 13 апреля она потеряла четыре самолета, но при этом её пилоты смогли сбить пару «Лайтнингов» и четыре «Либерейтора». А 3 апреля, когда американцы бомбили Дунайский авиазавод, на перехват на новеньком Me 210 поднялся заводской пилот-испытатель лейтенант Корнель Наги (Kornel Nagy). Ничем хорошим это не закончилось — истребители сопровождения легко сбили одиночного «мессера». Его пилот отделался ранениями, а вот стрелок-радист погиб. А 20 августа вследствие налета американских бомбардировщиков на аэродром базирования были уничтожены все самолеты Опытной эскадрильи.

В мае 1944 г. Me 210Ca-1 получила вновь сформированная 102./1-я эскадрилья скоростных бомбардировщиков «Сас» (Sas — орел). Часть проходила формирование и боевую подготовку на терри-

тории Польши (в Замостье, а затем в Билгорае и Мельце), а в августе её передислоцировали в Венгрию, на аэродром Хайдубошёрмени. Там же сформировали 102./2-ю эскадрилью с не нуждающимся в переводе названием «Тигрис», но 21 августа 1944 г. обе части потеряли большинство самолетов вследствие бомбардировки аэродрома американцами. После компенсации потерь эскадрильи приступили к боевой работе, пытаясь задержать продвижение Красной армии. Помимо ударов по войсковым колоннам и позициям артиллерии, приоритетными целями были объекты инфраструктуры. Так, 20 сентября 102./1-я эскадрилья нанесла мощный удар по железнодорожному узлу Чертков. По данным фоторазведки, объекты узла были разрушены на 80%.

К декабрю 1944 г. из летного состава Опытной эскадрильи создали и 102./3-ю эскадрилью «Виллам» (Villam — молния). Все три эскадрильи объединили в составе 102-й группы скоростных бомбардировщиков, дислоцированной в Варпалота. К 1 декабря в группе было 39 Ме 210Са-1, из них 23 исправных. Её эскадрильи активно участвовали в боях над Будапештом и в районе озера Балатон, но в марте 1945 г. вынуждены были эвакуироваться на территорию Австрии, на аэродром Парндорф. Здесь уцелевшие машины были уничтожены собственными экипажами. За период с августа 1944 г. по март 1945 г. экипажи венгерских скоростных бомбардировщиков выполнили около 800 боевых вылетов, записав на свой счет примерно 20—25 сбитых вражеских самолетов.

Кроме Венгрии, Ме 210 был поставлен лишь в Японию. Самолет Wr.Nr. 2350 доставили в эту страну в разобранном виде на борту подводной лодки. В Японии самолет собрали и испытали, а результаты испытаний учли конструкторы фирмы «Кавасаки», проектируя самолет Ки-93. В частности, от «двестидесятого» была перенята форма фонаря и схема бронирования кабины экипажа. Но в серию Ки-93 внедрить так и не успели — построили лишь два прототипа.


Венгерский Ме 210Са-1 борт Z0+99 из группы скоростных бомбардировщиков 102./2. Август 1944 г.

Трофейные Ме 410 проходили испытания в Великобритании и СССР.

20 апреля на территории Швейцарии, на аэродроме Цюрих-Дюбендорф, осуществил вынужденную посадку новейший Bf 110G-4/B2/R8, пилотируемый обер-лейтенантом Вильгельмом Йоненом (Wilhelm Johnen). Самолет получил повреждения, отражая налет «Ланкастеров» на завод «Дорнье» в Фридрихсхафене, на противоположном берегу Боденского озера. Машина была интернирована, но германская сторона приложила все усилия, дабы избежать попадания в руки англо-американской разведки подробностей конструкции новейшего радара FuG 220. Самолет был уничтожен под контролем специальной комиссии, а за это Германия передала Швейцарии 12 истребителей Bf 109G-6.

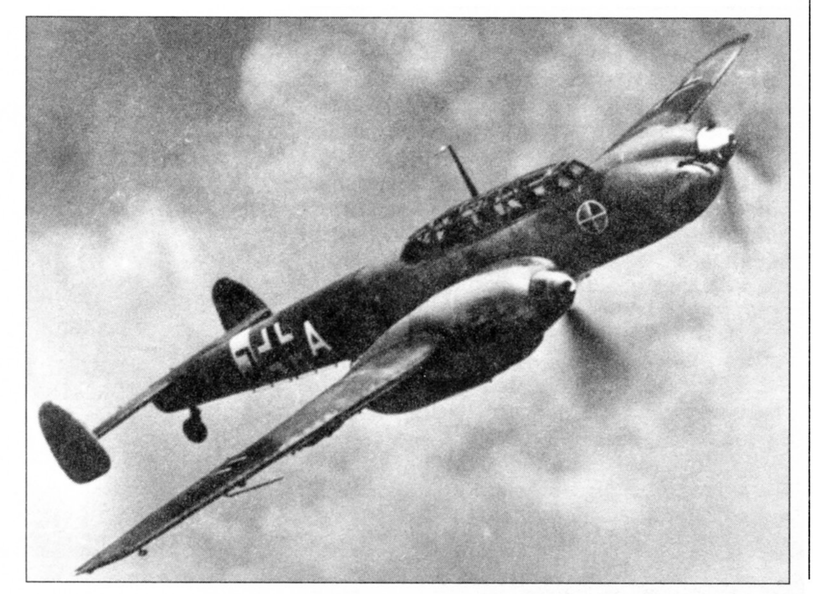
Трофейный Ме 410А-3 во время испытаний в Великобритании (Фарнборо), 1945 г.

Заключение

Порожденный «доктриной Дуэ» Bf 110 очень короткое время применялся в том качестве, в котором был задуман — как дальний истребитель сопровождения и завоевания превосходства в воздухе. Уже летом 1940 г. стало ясно, что для этих целей машина не годится. Тем не менее конструкция Bf 110 была подходящей для модификации, и машину адаптировали для роли скоростного бомбардировщика, разведчика и, наконец, — ночного истребителя. После польской кампании Bf 110 оказался незаменимым в захвате Норвегии, участвовал в блицкриге на Западе и битве за Англию. На Восточном фронте для «стодесятого» главными стали ударные функции. Наконец, оборудованный радаром, он стал основным типом ночного истребителя в силах защиты рейха. Несмотря на ряд «врожденных» недостатков (прежде всего — малую дальность полета) Bf 110 удержался в производстве до февраля 1945 г., а в боях применялся фактически до последних дней войны.

Намного сложнее оказалась судьба самолета, предназначавшегося для замены Bf 110 — Me 210. Цикл разработки и внедрения самолета от первого старта прототипа до боевого дебюта занял три года — недопустимо много для военного времени. К моменту появления Me 210 в строевых частях нишу многоцелевого самолета — истребителя-бомбардировщика, штурмовика, разведчика — занял весьма удачный одномоторный Fw 190. Но и начало строевой службы отнюдь не означало решения всех проблем — Me 210 оказался на редкость невезучим самолетом, его эксплуатация сопровождалась частыми авариями и постоянными доработками. Причину подобной ситуации охарактеризовал один из разработчиков машины Хуберт Бауэр (Hubert Bauer): «Вили Мессершмитт по натуре своей был, несомненно, оптимистом, считавшим, что невыполнимых задач не существует в принципе, и именно это в немалой степени способствовало тому, что у наших конструкторов развилось своеобразное чувство «технической вседозволенности». В результате этого, при разработках новых проектов, первым из которых стал ещё Me 209, конструкции разрабатываемых самолетов просчитывались уже не так тщательно, как это было, например, несколькими годами ранее, когда создавались Bf 108 и Bf 109. Все это привело к ряду серьезных неудач, наиболее крупная из которых постигла нашу компанию при создании Me 210». В итоге Me 210 так и не стал массовой машиной, и лишь его кардинально переработанный вариант, получивший обозначение Me 410, достиг нужных для боевого применения кондиций. Но и эта машина, превосходя Bf 110 по летно-тактическим характеристикам (прежде всего скорости и дальности полета), уступал ему в универсальности применения. Me 410 был хорошим скоростным бомбардировщиком и разедчиком. Наибольших успехов «четырестадесятые» добились в качестве тяжелых дневных истребителей ПВО, хотя это амплуа даже не рассматривалось при выработке тактико-технических требований к самолету. В то же время, Me 410 никак не годился на роль ночного истребителя. Итог оказался парадоксальным: Bf 110 оставался в производстве дольше, чем самолеты, созданные для его замены, и был построен в гораздо большем количестве (примерно 6500 самолетов против 1500 Me 210 и Me 410).

Красивый вираж! Bf 110 в полете



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

Bf 110G-2

Самолет Bf 110G-2 представляет собой двухместный двухмоторный низкоплан цельнометаллической конструкции со свободнонесущим крылом и убирающимся шасси.

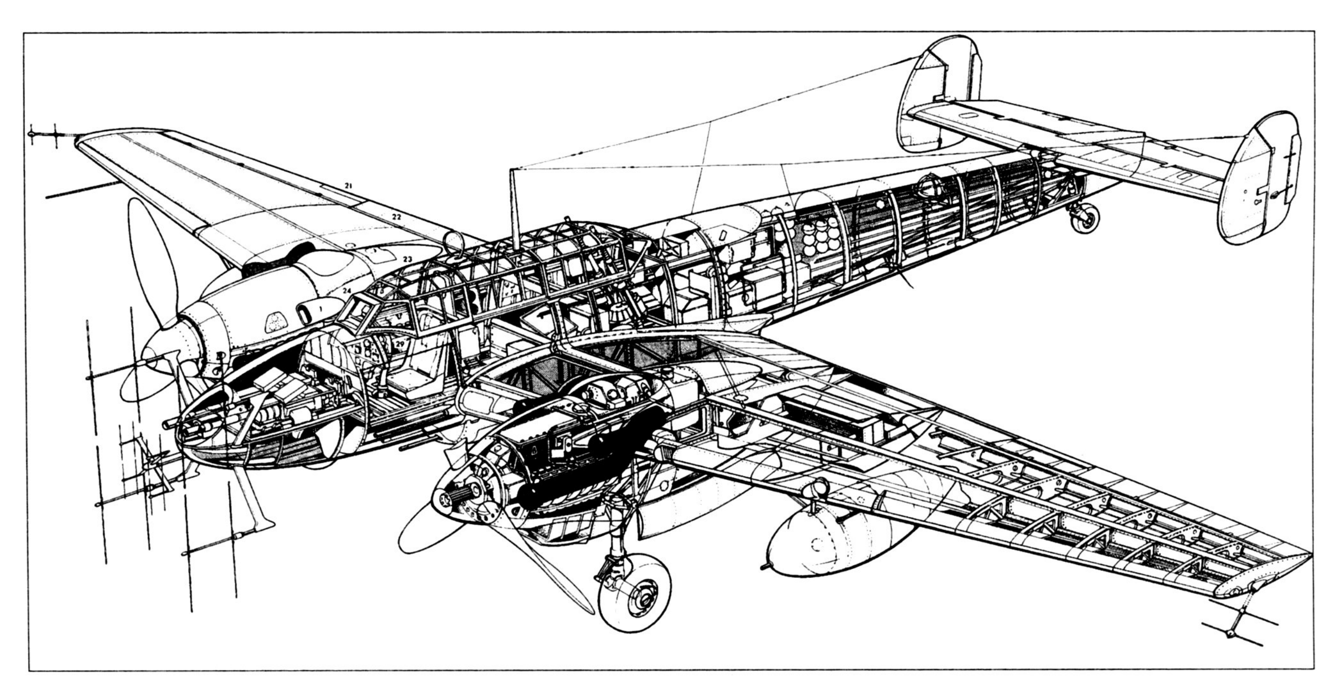
Фюзеляж овального сечения собирается из двух половинок монококовой конструкции, соединяемых по линии симметрии самолета. Шпангоуты выполнены из профиля омегообразного сечения, стрингеры — из профиля Z-образного сечения. Обшивка фюзеляжа дюралевая на заклепках заподлицо. Носовая секция со стрелковым вооружением выполнена отъемной. За отсеком вооружения находится кабина экипажа с тандемным расположением (пилот — впереди, стрелок-радист — сзади). Приборы и органы управления в кабине пилота расположены на приборной доске и двух боковых консолях. Управление самолетом — традиционное, посредством ручки и педалей. Сиденье пилота штампованное из дюралевого листа, сзади защищенное бронеспинкой с заголовником. Пространство за сиденьем занимает радиооборудование, боекомплект либо дополнительный топливный бак емкостью 540 л. Фонарь кабины пятисекционный, над местом пилота открывается вверх и в стороны, над местом стрелка радиста откидывается вправо. Лобовая часть фонаря — бронестекло толщиной 57 мм. За кабиной экипажа в фюзеляже расположена часть радиооборудования, кислородные баллоны, а также аварийный комплект.

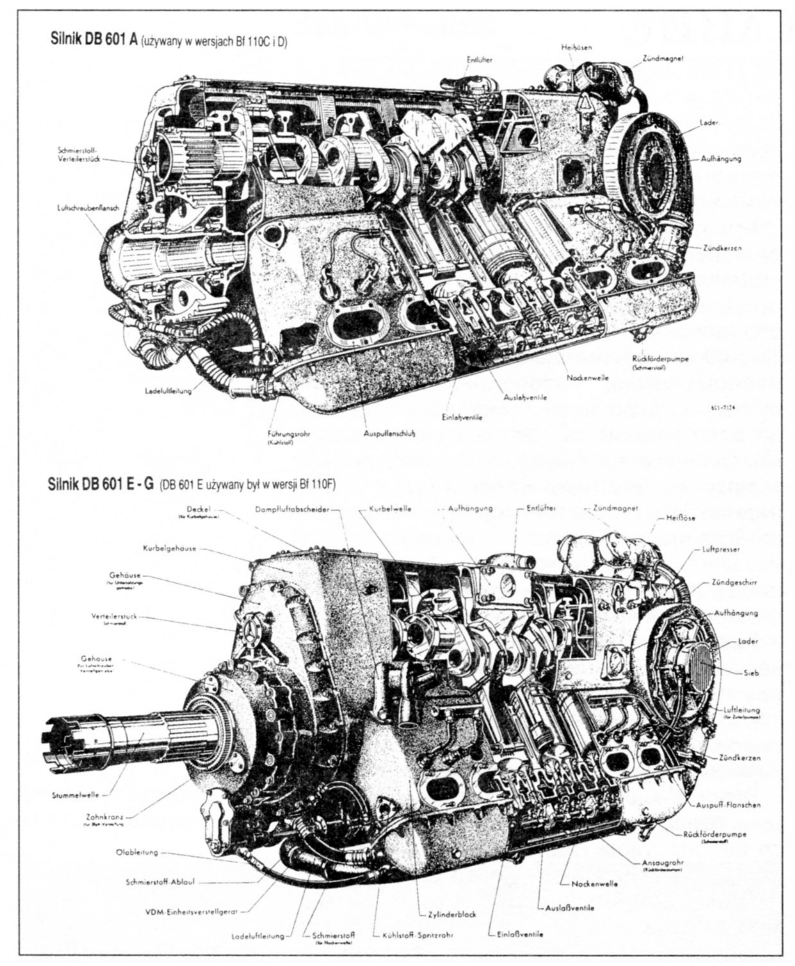
Крыло однолонжеронное, обшивка дюралевая, работающая, на заклепках заподлицо. Между двигателем и фюзеляжем обшивка дополнительно подкреплена стрингерами омегообразного сечения. Нервюры ферменные, расположены с равномерными интервалами. Элероны щелевые, с роговой компенсацией и полотняной обшивкой. Закрылки щелевые, с металлической обшивкой. Предкрылки автоматические, типа Handley-Page. В передней кромке левой консоли находится посадочный прожектор мощностью 500 Вт, а на законцовках консолей — позиционные огни. Консоли крыла крепятся к фюзеляжу в четырех точках.

Хвостовое оперение цельнометаллической конструкции, двухкилевое. Стабилизатор переставляемый, в диапазоне от +3,0° до -0,9°. Рули направления и высоты снабжены весовой и аэродинамической компенсацией, обшивка полотняная.

Шасси классической схемы с хвостовым колесом. Основные стойки убираются посредством гидропривода в мотогондолы по направлению назад с поворотом на 90°. Самолет снабжен аварийным механизмом выпуска шасси (пневмопривод). Основные колеса размером 935x345 мм оборудованы двойными гидравлическими

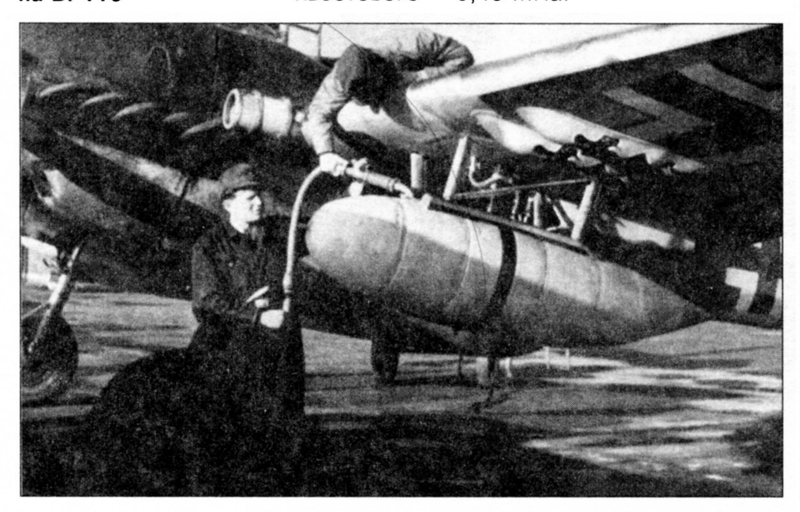
Компановочная схема Bf 110G





Двигатели семейства DB 601

барабанными тормозами. Основные стойки шасси типа VDM с масляно-пневматической амортизацией. Хвостовое колесо размером 465x165 мм на стойке типа VDM с пружинным амортизатором и масляным гасителем колебаний. Давление в пневматиках основных колес 0,65 МПа, хвостового — 0,48 МПа.



Заправка 300-л подкрыльевого ПТБ на Bf 110

Силовая установка состоит из двух 12-цилиндровых двигателей Daimler-Benz DB 605B-1, выполненных по схеме «перевернутого V». Взлетная мощность двигателя — 1085 кВт (1475 л.с.), номинальная — 963 кВт (1310 л.с.). Сухой вес двигателя — 728 кг. Винты — изменяемого шага, трехлопастные, металлические типа VDM 9-12098 A/B диаметром 3375 мм. Система охлаждения каждого двигателя состоит из расширительного бачка и радиатора, установленного под крылом. Радиатор имеет жалюзи с электроприводом.

Топливная система состоит из четырех протектированных баков в крыле — двух емкостью по 375 л перед лонжероном и двух по 205 л за лонжероном. Топливо — бензин B4 с октановым числом 87. Для запуска мотора на морозе применялся впрыск специального пускового топлива — смеси бензина с эфиром (бачок с ручным насосом находился в правой консоли кабины пилота). Допускалась подвеска под крыло двух сбрасываемых ПТБ типа Junkers емкостью по 300 л. Топливная система также включает необходимую арматуру — топливопроводы и комплекты фильтров. Кроме центральных топливных насосов на двигателях, каждый бак снабжен вспомогательным насосом с электроприводом.

Масляная система состоит из двух торообразных баков в хвостовых частях мотогондол емкостью по 50 л (обычно заполнялось только 35 л), маслорадиаторов типа SKF So 802 (или 812) в нижней части мотогондол и шестеренчатых насосов. Поток воздуха через маслорадиаторы регулируется автоматически посредством термостата и жалюзи. Допускалась подвеска под фюзеляж дополнительного маслобака емкостью 75 л.

Гидравлическая система служит для уборки-выпуска шасси и закрылков. Насос гидросистемы приводится в действие от правого двигателя. В правом крыле над мотогондолой находится расширительный бачок гидросистемы. В случае аварии гидросистемы шасси и закрылки в посадочное положение выпускались аварийным пневмоприводом.

Кислородное оборудование состоит из девяти 2-л баллонов, скомпонованных в батареи по три единицы. Каждая батарея имеет общий клапан и редуктор. Заправочный штуцер — единый для всех трех батарей. Номинальное давление кислорода в баллонах — 1,5 МПа. Существовала возможность установки второго комплекта кислородного оборудования аналогичного состава — так чаще всего делали на ночных истребителях Bf 110G-4. Кислород подавался в маски пилота и стрелка-радиста, причем состав дыхательной смеси

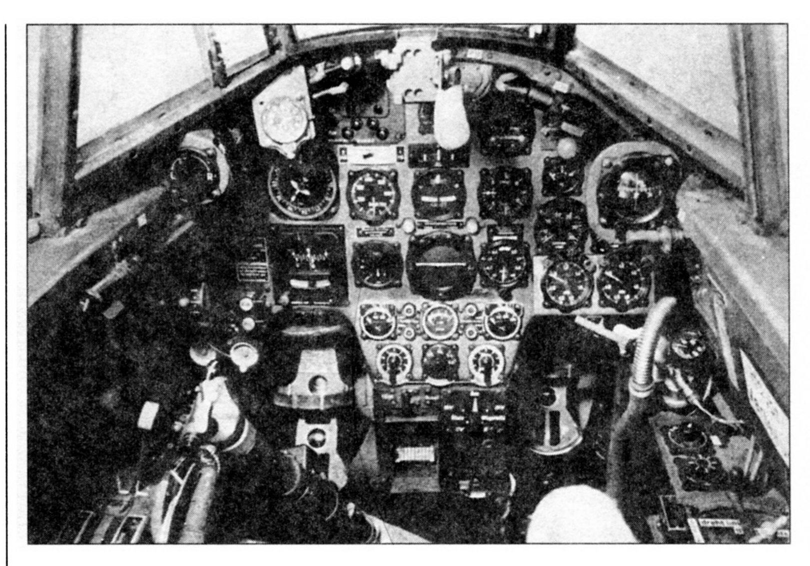
регулировался автоматически в зависимости от высоты полета. На высоте более 8000 м в маски подавался чистый кислород.

Электрооборудование однопроводное, с номинальным напряжением 24 В. Источник электропитания — два генератора Robert Bosch LK 2000/24 мощностью по 2 кВт, установленные на двигателях. Имеется также аккумуляторная батарея емкостью 120 А□ч, установленная в хвостовой части фюзеляжа. Главный распределительный щиток находится на консоли в кабине пилота. Все электрические цепи снабжены автоматическими предохранителями.

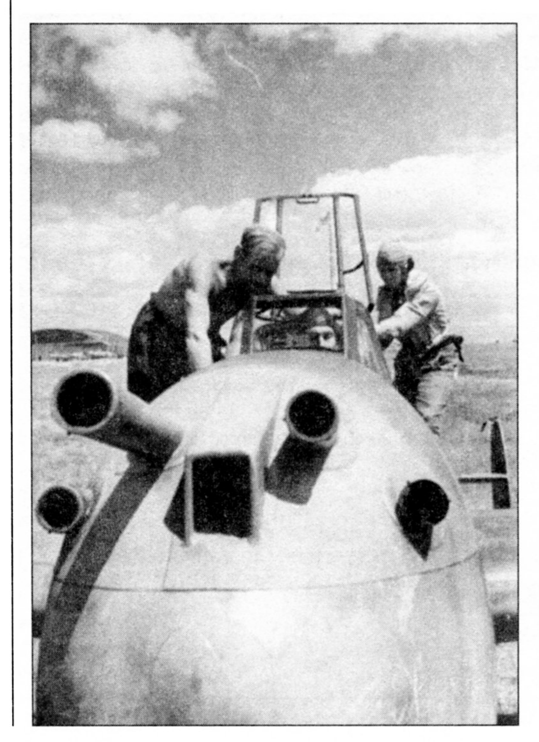
Радиооборудование. Самолет оборудован приемо-передающим комплексом FuG 10P, в состав которого входят передатчики S 10K и S 10L, приемники E 10K и EZG, а также радионавигационная приставка APZ 6. Комплекс использует антенну, растянутую между антенной мачтой над кабиной и верхушкой киля, а также линейную антенну, выпускаемую под фюзеляжем. Для радионавигации служит сферическая антенна PRE 6. Кроме того, имеется самолетное переговорное устройство EiV. Часть самолетов оборудовалась устройством опознавания «свой-чужой» FuG 25a, снабженным самоликвидатором. Такие машины имели дополнительную штыревую антенну под фюзеляжем. Для посадки в условиях плохой видимости служила система FuBl 2 с двумя дипольными антеннами под хвостовой частью фюзеляжа. Кроме того, имелся радиопеленгатор Peil G V, радиовысотомер FuG 101a, компас PFK 13 и автопилот Siemens K 4u-1.

Дополнительное оборудование. Самолет мог снабжаться тропическим комплектом, в состав которого входили фильтры воздухозаборников двигателей (чаще всего производства итальянской фирмы Marinelli), противопыльные уплотнения лючков, а также «пустынный» аварийный комплект (в частности, в его состав входил охотничий штуцер и запас продовольствия и воды). Самолеты, действовавшие в Норвегии, комплектовались другим аварийным набором (с лыжами и прочим необходимым в условиях низких температур имуществом). При действиях над морем самолеты комплектовались надувными спасательными лодками — двухместной либо двумя одноместными. Все самолеты имели аптечку, а также сигнальным пистолет Walter LP калибра 27 мм с набором ракет.

Вооружение. Стандартное стрелковое вооружение состоит из четырех 7,92-мм пулеметов Rheinmall-Borsig MG 17 с боекомплектом 1000 патронов на ствол в носовой части фюзеляжа и двух 20-мм пушек Rheinmall-Borsig (Oerlikon) MGFF/M с боекомплектом 180 патронов (три 60-зарядных магазина) на ствол, либо Mauser MG 151/20 (боекомплект 400 патронов для левой пушки и 350 — для правой) под кабиной экипажа. Оборонительное вооружение — спаренный 7,92-мм пулемет Mauser MG 81Z в кабине стрелка-радиста. Бомбовое вооружение — два бомбодержателя ETC 500/IXb, установленных под фюзеляжем и закрытых обтекателем. Дополнительно допускалась установка четырех бомбодержателей ETC 50/VIIId под крылом. Существовала возможность изменения состава вооружения путем применения разнообразных модификационных комплектов.



Приборное оборудование пилотской кабины Bf 110



Носовая часть Bf 110G-2 из группы III/ZG 26. Видны стволы пулеметов MG 17

Слева:заряжание пулеметов на Bf 110C
Внизу: бортстрелок Bf 110G заряжает пулемет MG 15

Модификационные комплекты, прменявшиеся на самолетах Bf 110

Umrust-bausatze (U) — модификации, осуществляемые на сборочной линии либо в ходе ремонтов:
Bf 110C-1/U1 — приспособление для буксировки десантных планеров (т.н. Troika-schlepp);
Bf 110D/U1, E-1/U1 — инфракрасный детектор Spanner-Anlage (часть Bf 110E-1/U1 поздних выпусков получила РЛС FuG 202);
Bf 110G-2/U1 — замена 20-мм пушек MG FF пушками MG 151/20 такого же калибра;
Bf 110G-3/U1 — замена АФА Rb 50/30 пушками MG 151/20;
Bf 110E-1/U2 — переоборудование самолета в трехместный с местом для офицера наведения (Leitoffizer);
Bf 110C/U3, Bf 110D/U3, Bf 110E/U3 — дополнительное бронирование радиаторов;
Bf 110C/U4, Bf 110D/U4, Bf 110E/U4 — дополнительное бронирование радиаторов и маслорадиаторов, а также низа мотогондол;
Bf 110G/U5 — переделка передней части фюзеляжа, обеспечивающая установку антенны РЛС FuG 212C-1 с изменяемым углом установки диполей от 70° до 120°;
Bf 110C/U6, Bf 110D/U6, Bf 110E/U6 — дополнительное бронирование передней части мотогондол;
Bf 110G/U6 — аналогично Bf 110G/U5, но с РЛС FuG 221;
Bf 110G/U7 — установка системы GM 1 (неофициально прозванной Goring Mischung — «микстура Геринга»), обеспечивающей впрыск в компрессор двигателя сжиженной закиси азота. Благодаря этому можно было повысить мощность мотора на 280 л.с. Цилиндрический бак длиной 1600 мм, диаметром 650 мм и массой 307 кг устанавливался в кабине стрелка;
Bf 110G/U8 — установка в кабине стрелка дополнительных топливного и масляного баков емкостью соответственно 541 и 35 л;
Bf 110G/U9 — замена пулеметов MG 17 30-мм пушками MK 108 с боекомплектом 120 патронов для левого орудия и 135 — для правого).
Rustsatze (R) — т.н. «полевые» переделки непосредственно в частях с применением модификационных комплектов:
Bf 110D/R1 — дополнительный топливный бак под фюзеляжем емкостью 1089 л либо два дополнительных бака под крылом емкостью по 300 или 900 л;

Основные летно-тактические характеристики самолетов Bf 110

	Bf 110V1	Bf 110A-0	Bf 110B-1	Bf 110C-1	Bf 110D-1	Bf 110E-1	Bf 110F-2	Bf 110G-4c/R3
Размах крыла, м	16,8	16,8	16,8	16,2	16,2	16,2	16,2	16,2
Длина самолета, м	12,5	12,5	12,53	12,07	12,07	12,07	12,07	12,07*
Высота самолета, м	4,1	4,1	4,1	4,12	4,12	4,12	4,12	4,12
Площадь крыла, кв. м	45,6	45,6	45,6	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4
Тип двигателей	DB 600A-1	Jumo 210Da	Jumo 210Ga	DB 601A-1	DB 601A-1	DB 601N	DB 601F	DB 605B-1
Мощность двигателя, л.с.	985	680	700	1050	1050	1200	1350	1475
Масса, кг:								
пустого самолета				4890			5605	5095
взлетная	5005	5005	5653	6030	7230	6935	7205	9390
Макс. скорость,	502/3280	435/4100	400/1000	470/0	538/6000	548	495/0	500/0
км/ч / на высоте, м			453/4000	522/4000			543/3800	550/7000
				538/6000			563/5400	
Время набор высоты м / мин				6000/10,2			6000/9,2	
Дальность полета, км			1700	1400	1400	1430	1200	900
Практический потолок, м			8000	10000	10000	10000	10900	7950

Примечание: * с антеннами РЛС — 13,05 м

Bf 110E/R1 и Bf 110E/R2 — дополнительная бронезащита боковой проекции кабины экипажа;
Bf 110G/R1 — 37-мм пушка ВК 3,7 в подфюзеляжной гондоле с боекомплектом 66 патронов (11 магазинов по 6 патронов). 20-мм пушки демонтированы;
Bf 110D/R2 — подкрыльевые топливные баки емкостью по 300 или 900 л, а также подфюзеляжный дополнительный маслобак емкостью 75 л;
Bf 110G/R2 — аналогично Bf 110G/U7;
Bf 110E/R3 и Bf 110E/R4 — дополнительная бронезащита;
Bf 110G/R3 — аналогично Bf 110G/U9;
Bf 110G/R4 — сочетание комплектов R2 и R3 (30-мм пушки и устройство GM 1);
Bf 110G/R5 — сочетание комплектов R1 и R3 (37-мм пушка и устройство GM 1);
Bf 110G/R6 — сочетание комплектов R2 и R3, но при этом бак устройства GM 1 был смещен вперед, а рабочее место стрелка с пулеметом MG 81Z сохрнялось;
Bf 110G/R7 — два подкрыльевых топливных бака емкостью по 300 л;
Bf 110G/R8 — комплект R3 (30-мм пушки), а также две 20-мм пушки MG FF/M в установке «Шраге Музик»;
Bf 110G/R9 — две 30-мм пушки МК 108 в установке «Шраге Музик». Реально этот комплект не применялся и предназначался для варианта Bf 110H.

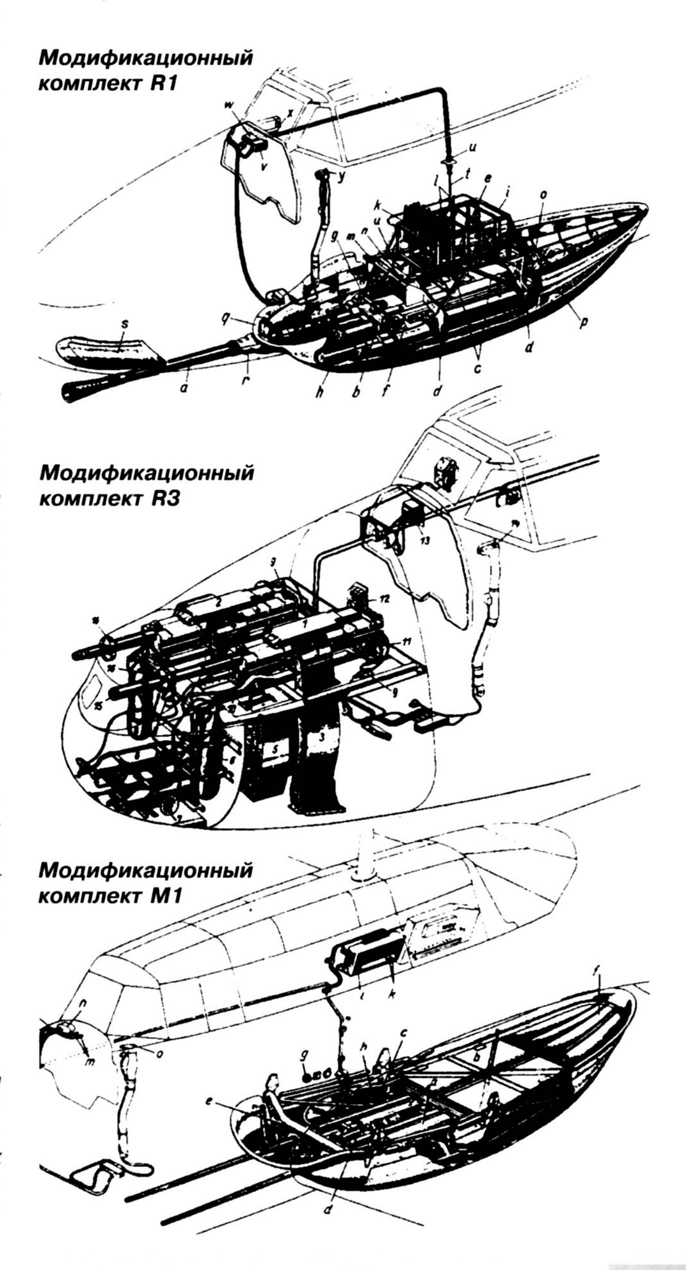
Другие модификации:

Модификационный комплект R1 — установка 37-мм пушки Flak 18 (ВК 3,7) на самолете Bf 110G-2:
а — пушка ВК 3,7; b — лафет пушки ВК 3,7; с — крепления лафета; d — левый кронштейн; е — баллон сжатого воздуха; f — редуктор пневмосистемы; g — блок триггеров; h — тормоз отката; i — держатель кассет со снарядами; k — кассета со снарядами; l — кабельная проводка; m — передний торсионный амортизатор; n — рычаг; о — задний торсионный амортизатор; р — обтекатель; q — носовая часть обтекателя; r — манжета ствола; s — стальная предохранительная панель; t — разъем электрокабеля; u — разъем пневмосистемы; v — прибор SZKK 2; w — прибор SKK 404-2; х — автоматический выключатель; у — спусковая кнопка на ручке управления KG 13.

Модификационный комплект R3 — установка двух 30-мм пушек МК 108 вместо носовых пулеметов MG 17 на самолетах Bf 110G-2 и Bf 110G-4:
1 — левая пушка МК 108; 2 — правая пушка МК 108; 3 — рукав отвода гильз; 4 — рукав подачи патронов; 5 — магазин; 6 — баллон пневмосистемы перезарядки; 7 — штуцер; 8 — механизм взвода; 9 — спусковой механизм; 10 — лафет орудия; 11 — блок регулировки; 12 — панель приборов; 13 — прибор SZKK 3; 14 — спусковая кнопка; 15 — пламегаситель; 16 — уплотнение пушечной амбразуры.

Модификационный комплект М1 — установка двух 20-мм пушек MG 151/20 в подфюзеляжном обтекателе на самолетах Bf 110G-2 и Bf 110G-4:
а — пушки MG 151/20; b — магазины; с — рукава подачи патронов; d — рукава отвода гильз; е — кронштейн крепления пушек; f — обтекатель; g — заглушка; h — соединительный разъем; i — вспомогательная панель автоматических выключателей; k — автоматический выключатель; m — индикаторные лампочки; n — прибор SKK 404-2; о — спусковая кнопка.

Bf 110F/B1, Bf 110G/B1 — дополнительный маслобак емкостью 75 л;
Bf 110G/B2 — дополнительные топливные баки;
Bf 110G/M1 — подфюзеляжный контейнер с двумя 20-мм пушками MG 151/20 с боекомплектом по 200 патронов;
Bf 110G/M2 — два подфюзеляжных бомбодержателя ETC 500/IXb для 500-кг авиабомб;
Bf 110G/M3 — четыре подкрыльевых бомбодержателя ETC 50/VIIId для 50-кг и 70-кг авиабомб, а также осветительных бомб;
Bf 110G/M4 — два подкрыльевых держателя SD 2/XII, служащих для подвески контейнеров с 24 2-кг осколочными бомбами в каждом;
Bf 110G/M5 — две подкрыльевые ПУ 210-мм неуправляемых ракет W.Gr.42.



Me 410A

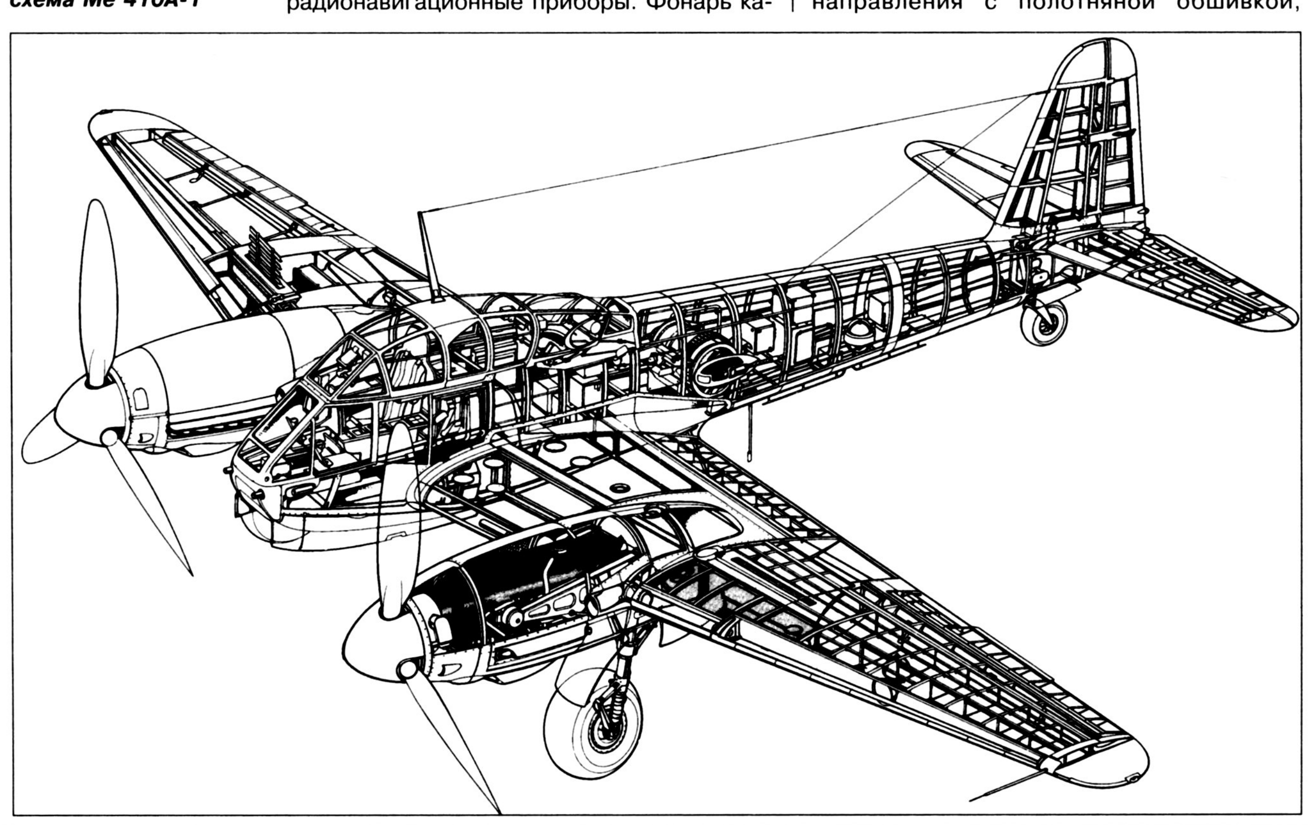
Самолет Me 410A представляет собой двухместный двухмоторный низкоплан цельнометаллической конструкции со свободнонесущим крылом и убирающимся шасси.

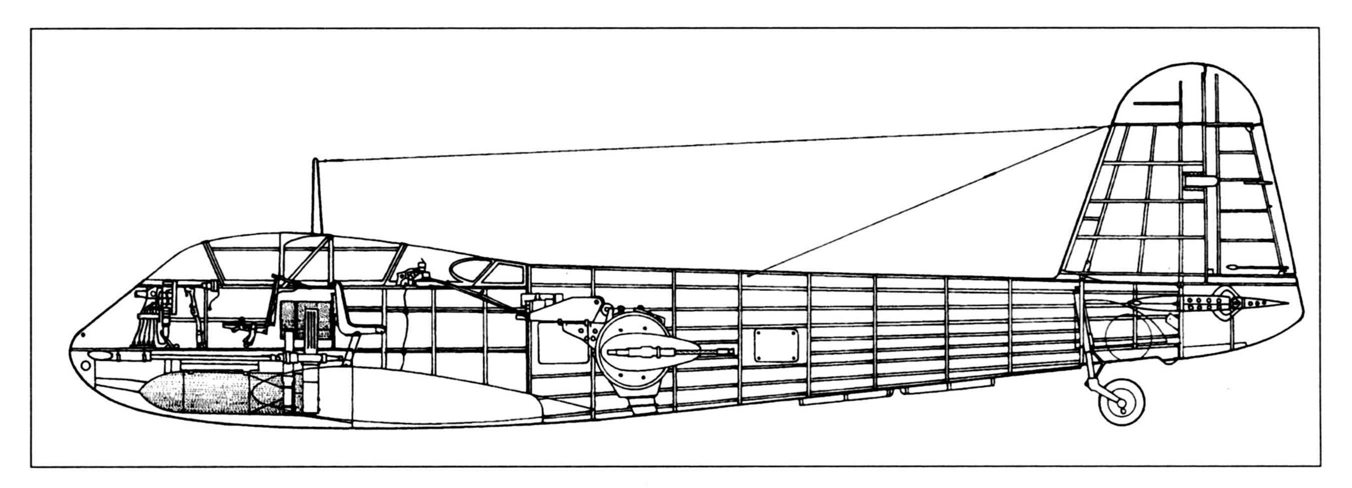
Фюзеляж полумонококовой конструкции овального сечения состоит из двух частей — передней и задней, соединяемых за кабиной экипажа. Шпангоуты выполнены из профиля омего-образного сечения, стрингеры — из профиля Z-образного сечения. Обшивка фюзеляжа дюралевая на заклепках заподлицо. В передней части фюзеляжа находится отсек вооружения, за ним — кабина экипажа (пилот и стрелок-радист). Под кабиной расположен бомбоотсек, закрываемый двухстворчатым люком. В кабине перед креслом пилота находится трехсекционная приборная доска с навигационными приборами и приборами контроля двигателей, а по бокам — консоли с другими приборами и органами управления триммерами, створками маслорадиатора, топливными насосами, шагом винта, электрооборудованием и пр. Кресло пилота снабжено бронеспинкой с заголовником. Сзади и немного ниже пилота расположено место стрелка радиста (сидит спиной по направлению полета). В задней части кабины установлена радиостанция и радионавигационные приборы. Фонарь кабины двухсекционный, откидываемый вправо. Козырек — бронестекло толщиной 75 мм. Сверху фонаря находится штыревая радиомачта. За кабиной экипажа расположен отсек вооружения, в котором на лафете FDSL 131 установлены два 13,2-мм пулемета MG 131. Лафет обеспечивает наведение оружия в вертикальной плоскости в диапазоне от -65° до +65°, а в горизонтальной — 40° от оси симметрии самолета. Управляет подвижной установкой и ведет из неё огонь стрелок-радист посредством пистолетной ручки с манипуляторами.

Крыло однолонжеронное с работающей обшивкой, состоит из центроплана, выполненного заодно с передней частью фюзеляжа, и консолей. Крепление обшивки — на заклепках заподлицо. Лонжерон состоит из стенки, верхнего плоского пояса и нижнего пояса Т-образного сечения. Механизация крыла состоит из элеронов с весовой компенсацией и полотняной обшивкой, щелевых закрылков, автоматических щелевых предкрылков типа Handley-Page и автоматических аэродинамических тормозов. В левой консоли находится выдвижная посадочная фара, а на законцовках консолей — позиционные огни.

Хвостовое оперение классической схемы, цельнометаллическое. Рули высоты и направления с полотняной обшивкой,

Компановочная схема Me 410A-1





Продольный разрез Me 410A-1

имеют аэродинамическую компенсацию и триммеры. Стабилизатор переставляемый.

Шасси классической схемы с хвостовым колесом. Основные стойки убираются в мотогондолы, хвостовое колесо — в фюзеляж. Основные колеса размером 935x345 мм оборудованы двойными гидравлическими барабанными тормозами. Основные стойки шасси типа VDM с масляно-пневматической амортизацией. Хвостовое колесо размером 365x150 мм на стойке типа VDM с пружинным амортизатором и масляным гасителем колебаний.

Силовая установка состоит из двух 12-цилиндровых двигателей Daimler-Benz DB 603A или DB 603G, выполненных по схеме «перевернутого V», взлетной мощностью, соответственно 1288 кВт (1750 л.с.) и 1398 кВт (1900 л.с.). Винты изменяемого шага трехлопастные автоматические типа VDM диаметром 3140 мм. Система охлаждения каждого двигателя состоит из двух расширительных бачков и радиатора, установленного под крылом. Радиатор имеет жалюзи. Система охлаждения заполнена смесью воды и этиленгликоля в пропорции 1:1 с добавлением 1,5% антикоррозионного средства.

Топливная система состоит из шести установленных в крыле протектированных топливных баков общей емкостью 1820 л. Топливо — этилированный бензин октановым числом 87. Для запуска мотора на морозе применялся впрыск специального пускового топлива — смеси бензина с эфиром. На модификации Me 410A-3 предусмотрена подвеска под крыло двух сбрасываемых ПТБ типа Junkers емкостью по 300 л. Топливная система также включает необходимую арматуру — топливопроводы и комплекты фильтров. Кроме центральных топливных насосов на двигателях, каждый бак снабжен вспомогательным насосом с электроприводом.

Масляная система состоит из двух подковообразных баков в передних частях мотогондол (вокруг главной передачи) емкостью по 56,5 л, маслорадиаторов типа SKF So 812 в нижней части мотогондол и шестеренчатых насосов. Поток воздуха через маслорадиаторы регулируется автоматически посредством термостата и жалюзи.

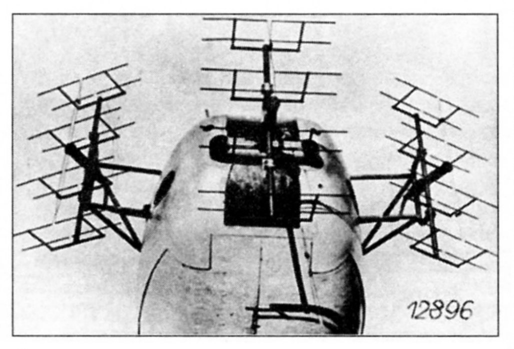
Гидравлическая система служит для уборки-выпуска шасси и привода жалюзи радиаторов. Автономная гидравлическая система обеспечивает привод тормозов колес основных стоек шасси.

Пневматическая система служит для перезарядки оружия. Два 2-л баллона в сборе с клапанами-редукторами DHAG 4 находятся в отсеке вооружения под полом кабины экипажа.

Кислородное оборудование состоит из девяти шарообразных 2-л баллонов, скомпонованных в батареи по три единицы и установленных в левой консоли крыла. Каждая батарея имеет общий клапан и редуктор. Заправочный штуцер — единый для всех трех батарей. Номинальное давление кислорода в баллонах — 1,5 МПа. Существовала возможность установки в фюзеляже второго комплекта кислородного оборудования аналогичного состава. Кислород подавался в маски пилота и стрелка-радиста, причем состав дыхательной смеси регулировался автоматически в зависимости от высоты полета. На высоте более 8000 м в маски подавался чистый кислород.

Электрооборудование однопроводное, переменного тока, номинальным напряжением 24 В. Источник электропитания — два генератора, установленные на двигателях. Имеется также аккумуляторная батарея, установленная в хвостовой части фюзеляжа. Главный распределительный щиток находится на консоли в кабине пилота. Все электрические цепи снабжены автоматическими предохранителями. Потре-

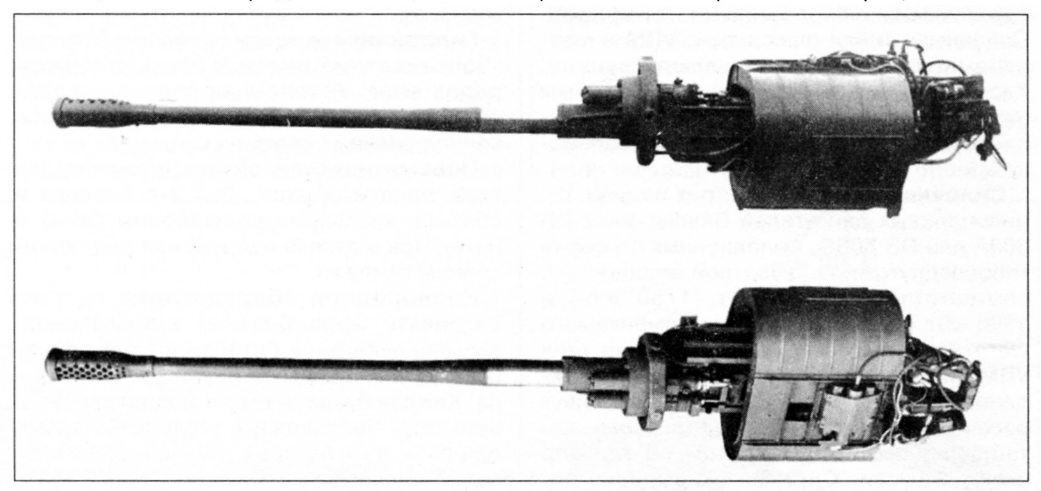
Антенны РЛС FuG 200 на самолете Me 410



бителями электроэнергии являются лампочки подсветки прицела и приборной доски, позиционные огни, посадочная фара, электроспуски бортового оружия, радиостанция, радар (в случае установки последнего, а также электродвигатель привода наведения оборонительной стрелковой установки мощностью 1,5 л.с.

Радиооборудование. Самолет оборудован приемо-передающим комплексом FuG 10P, в состав которого входят передатчики S 10K и S 10L, приемники E 10K и EZG, а также радионавигационная приставка APZ 6. Комплекс использует антенну, растянутую между антенной мачтой над кабиной и верхушкой киля, а также линейную антенну, выпускаемую под фюзеляжем. Кроме того, имеется самолетное переговорное устройство EiV 1a, устройством опознавания «свой-чужой» FuG 25a, снабженным самоликвидатором и штыревой антенной под фюзеляжем. Для посадки в условиях плохой видимости служила система FuBl 2 с двумя дипольными антеннами под хвостовой частью фюзеляжа. Имеется автопилот «Аскания».

Вооружение. Стандартное стрелковое вооружение состоит из двух 7,92-мм пулеметов Rheinmall-Borsig MG 17 с боекомплектом 1000 патронов на ствол и двух 20-мм пушек Mauser MG 151/20E (боекомплект 350 патронов на ствол) в носовой части фюзеляжа. В задних бортовых дистанционно управляемых установках FDSL 131 установлены два 13,2-мм пулемета Rheinmall-Borsig MG 131 с боекомплектом по 450 патронов. Пилот и стрелок-радист располагают стрелковыми прицелами Revi



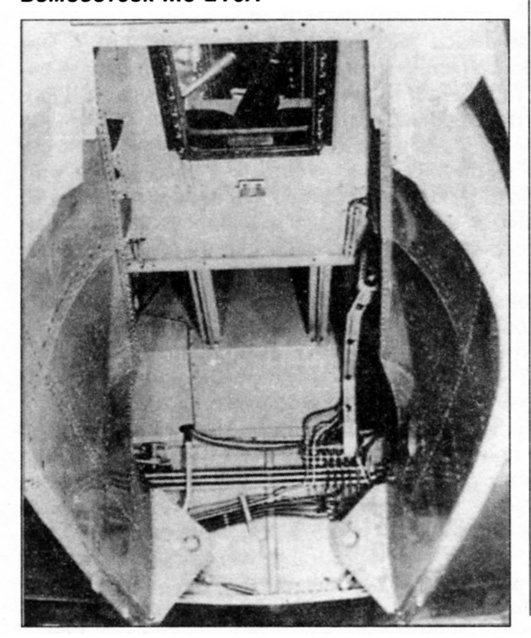
50-мм пушка BK 5, устанавливавшаяся на некоторых вариантах Me 410

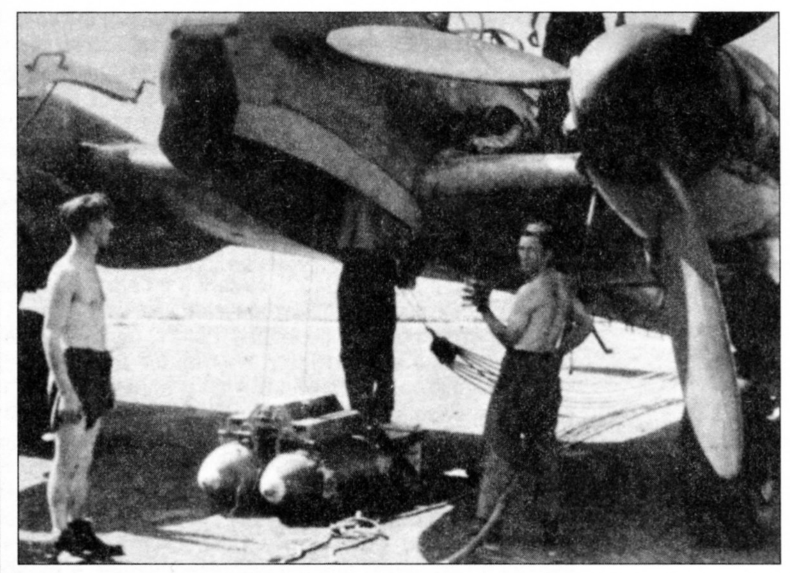
Основные летно-тактические характеристики самолетов Me 210 и Me 410

	Me 210A-0	Me 210A-1	Me 210Ca-1	Me 410A-1	Me 410B-1
Размах крыла, м	16,3	16,3	16,3	16,38	16,38
Длина самолета, м	12,0	12,0	12,15	12,5	12,5
Высота самолета, м	4,2	4,2	4,2	4,3	4,3
Площадь крыла, кв. м	36,25	36,25	36,25	36,2	36,2
Тип двигателей	DB 601F	DB 601F	DB 605B	DB 603A	DB 603G
Мощность двигателя, л.с.	1350	1350	1450	1750	1900
Масса, кг:					
пустого самолета	7070	7080	7300	7525	7990
взлетная	9705	9715	10715	9660	11250
Максимальная скорость, км/ч / на высоте, м	463/0	460/0 560/5400	475/0 575/6500	505/0 620/6700 595/8000	580/4000 600/6000 625/8100
Время набор высоты м / мин		4000/7,5 6000/12,4 8000/22			8000/22,5
Дальность полета, км	1800	1800	1720	1700	
Практический потолок, м	8900	8900	8900	10000	

C/12C или C/12D. В случае установки 50-мм пушки прицел пилота заменяется на ZFR 4a. Самолеты в варианте скоростного бомбардировщика оборудуются бомбовым прицелом Stuvi 5b, обеспечивающим бомбометание с пикирования. Бомбовое вооружение массой до 1000 кг размещается в бомбоотсеке. Допускается подвеска дополнительно четырех 50-кг бомб на подкрыльевых тандемных бомбодержателях (или же двух 250-кг с применением переходных мостов Aussen ETC).

Бомбоотсек Me 210A

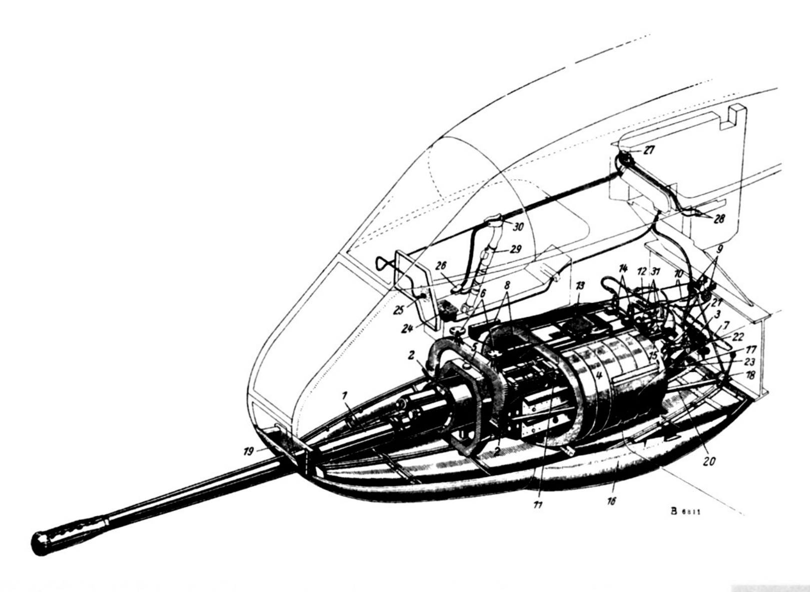




Подвеска бомб в фюзеляжный бомбоотсек самолета Me 210 посредством специальной лебедки

Модификационные комплекты, пременявшиеся на самолетах Me 410

Me 410A-1/U1 — установка в бомбоотсеке АФА Rb 20/30, Rb 50/30 либо Rb 75/30;
Me 410A-1/U2, Me 410A-2/U2 — подвеска контейнера WB 151 с двумя 20-мм пушками MG 151/20 (боекомплект 250 патронов на ствол);
Me 410B-2/U3 — установка противокорабельной РЛС FuG 200. Носовые пулеметы MG 131 при этом снимались;
Me 410A-1/U4, Me 410A-2/U4, Me 410B-2/U4 — установка 50-мм пушки BK 5 с боекомплектом 21 патрон;
Me 410A-2/R2 — подвеска контейнера WB 108 с двумя 30-мм пушками MK 108;
Me 410B-2/R3 — подвеска контейнера WB 103 с двумя 30-мм пушками MK 103;
Me 410B-2/R4 — установка двух 20-мм пушек MG 151/20 в бомбоотсеке и двух под фюзеляжем;
Me 410B-2/R5 — установка четырех 20-мм пушек MG 151/20 в бомбоотсеке.



Установка 50-мм пушки BK 5 на самолете Me 410A-1/U4:
1 — пушка BK 5; 2 — переднее крепление; 3 — заднее крепление; 4 — магазин; 5 — лафет; 6 — узлы крепления лафета; 7 — упор; 8 — передние направляющие ролики тросовой проводки; 9 — задние направляющие ролики тросовой проводки; 10 — тросовая проводка; 11 — узлы крепления тросовой проводки; 12 — предохранительная трубка; 13 — пневматический редуктор; 14 — клапан; 15 — устройство пневмоперезарядки; 16 — обтекатель; 17 — прерыватель; 18 — узел крепления заднего упора; 19 — монтажная пластина; 20 — распорка; 21 — электроспуск; 22 — разъем P 264/P 800; 23 — окно; 24 — прибор SZKK 4; 25 — контрольная лампа P 267; 26 — распределитель V 28; 27 — переключатель P 263; 28 — предохранители P 260, P 266 и P 3; 29 — ручка управления KG 13B; 30 — гашетка; 31 — устройство EPD 101A

Приложение 1

Перечень частей люфтваффе, имевших на вооружении самолеты Bf 110, Me 210 и Me 410

А) Части «церштереров»

ZG 1

Stab Сформирован в январе 1942 г. в Лехфельде на базе штаба SKG 210 на самолетах Bf 110. С мая 1942 г. — в составе 8-го авиакорпуса на Восточном фронте (май—июль 1942 г. — Белгород, июль—август — Армавир, август—октябрь — Краснодар, затем Тацинская). В декабре 1942 г. отведен в Днепропетровск, в марте 1943 г. выведен в Германию для переформирования. В мае-августе 1943 г. — в Италии в составе 2-го авиакорпуса. С августа 1943 г. — во Франции (Лорьян) в подчинении «Флигерфюрера Атлантики». К середине 1944 г. перевооружен на Ju 88C.

I/ZG 1 Сформирована в мае 1939 г. в Ютербог-Дамм на основе I/ZG 141 в составе 1-й авиадивизии на Bf 109D, вскоре получила Bf 110B/C. В апреле—июне 1940 г. в составе 10-го авиакорпуса принимала участие в операции по захвату Дании и Норвегии. В середине июня возвращена в Германию и реорганизована в I/NJG 1. Вновь сформирована в январе 1942 г. в Лехфельде путем реорганизации I/SKG 210. С конца мая 1942 г. — в составе 8-го авиакорпуса на Восточном фронте (май—июль 1942 г. — Белгород, затем Константиновка, Кутейников, Таганрог; с конца июля — Ростов-на-Дону, затем Белая Глина; с середины августа до конца сентября — Армавир, затем Краснодар). В конце января 1943 г. отведена в Полтаву, в марте—мае 1943 г. — Харьков и Краматорск. В мае 1943 г. выведена в Германию для переформирования. К октябрю 1943 г. перевооружена на Ju 88C.

II/ZG 1 Сформирована в мае 1939 г. в Фюрстенвальде на основе I/JG 54 в составе 1-й авиадивизии на Bf 109D/E. Принимала участие в польской кампании. В сентябре 1939 — феврале 1940 гг. временно именовалась JGr. 101. В марте—апреле 1940 г. перевооружена на Bf 110. В июне 1940 г. реорганизована в III/ZG 76. Вновь сформирована в январе 1942 г. в Брянске путем реорганизации II/SKG 210. Находилась в составе 8-го авиакорпуса. В марте—мае 1942 — на переформировании в Германии, затем снова на Восточном фронте (май—июль 1942 г. — Белгород, затем Константиновка, Дмитриевская, а с августа по декабрь — Краснодар; декабрь 1942 — январь 1943 гг. — Шахты, январь—март 1943 г. — Днепропетровск). С апреля 1943 г. — в Италии в составе 2-го воздушного флота, с августа по ноябрь — во Франции (Ланвеок-Пульмик) в подчинении «Флигерфюрера Атлантики». С ноября 1943 г. — в составе сил обороны рейха (7-я истребительная дивизия). В июле 1944 г. реорганизована в III/JG 76.

III/ZG 1 Сформирована в январе 1942 г. в Лехфельде, вооружена Bf 110. С мая 1942 г. — на Восточном фронте в составе 8-го авиакорпуса (май—июль 1942 г. — Белгород, июль—август — Кутейниково). В августе—октябре 1942 г. — в Ливии (Бир-эль-Абд) в подчинении «Флигерфюрера Африки». Имела смешанный состав — Bf 110 и Me 210. В октябре 1942 — июне 1943 гг. — в Италии (Трапани) в составе 2-го воздушного флота; полностью перевооружена Me 210. В июне 1943 г. начала получать Me 410. С июля по октябрь 1943 г. — во Франции (Брест-Сюд, затем — Верден), имела смешанный состав — Me 210 и Me 410. В октябре 1943 г. перевооружена Ju 88C.

10./ZG 1 Сформирован в октябре 1942 г. на Восточном фронте. Наряду с Bf 110 эксплуатировал и другие типы самолетов. С февраля 1943 г. — в Багерово. В августе 1943 г. реорганизован в Nachtjagdschwarm/Luftflotte 4.

11./ZG 1 Сформирован в октябре 1942 г. на базе 16./KG 6. Вооружен Me 210A. В декабре 1942 г. реорганизован в Erprobungsstaffel 410.

12./ZG 1 Сформирован в октябре 1942 г. на Восточном фронте. Наряду с Bf 110 эксплуатировал и другие типы самолетов. С февраля 1943 г. — в Брянске. В мае 1943 г. реорганизован в Nachtjagdschwarm/Luftwaffe Komando Ost.

ZG 2

Stab Сформирован в апреле 1940 г. в Дармштадт-Грисхейм на самолетах Bf 110C. Расформирован в сентябре 1940 г. Вновь сформирован в апреле 1942 г. в Ландсберг/Лех на Bf 110. В мае—августе 1942 г. — на Восточном фронте (Харьков, Свобода), в составе 4-го воздушного флота. В августе 1942 г. выведен на переформирование и затем перевооружен Fw 190.

I/ZG 2 Сформирована в мае 1939 г. в Бернбурге на базе I/JG 231, вооружена Bf 109D. Принимала участие в польской кампании. В сентябре 1939 — январе 1949 гг. временно именовалась JGr. 102. В феврале—марте 1940 г. перевооружена на Bf 110. Принимала участие в кампании на Западе. Расформирована в сентябре 1940 г. Вновь сформирована в апреле 1942 г. в Ландсберг/Лех путем реорганизации I/ZG 26. В июне—августе 1942 г. — на Восточном фронте в составе 4-го воздушного флота (Чугуев, Свобода, Барвенково). Расформирована в августе 1942 г., остатки обращены на пополнение NJG 4 и III/ZG 1.

II/ZG 2 Сформирована в июне 1940 г. во Фрейбурге путем реорганизации I/ZG 52, вооружена Bf 110. Принимала участие в битве за Англию. В сентябре 1940 г. расформирована. Вновь сформирована в марте 1942 г. в Ландсберг/Лех и Вене-Асперн. В мае—июле 1942 г. — на Восточном фронте в составе 4-го воздушного флота (Чугуев, Барвенково). В конце июля передала самолеты ZG 1 и выведена на переформирование в Винер-Нойштадт. В сентябре 1942 г. реорганизована в I/NJG 5.

III/ZG 2	Сформирована в апреле 1942 г. в Ландсберг/Лех, вооружена Bf 110. В мае—июле 1942 г. — на Восточном фронте в составе 4-го воздушного флота (Чугуев, Свобода). В августе 1942 г. выведена в Германию для переформирования и перевооружена Fw 190A-4.
ZG 26 «Horst Wessel»	
Stab	Сформирован в мае 1939 г. в Дортмунде путем реорганизации Stab/ZG 142 Bf 109D. В ноябре 1939 — январе 1940 гг. перевооружен на Bf 110. Принимал участие в кампании на Западе и битве за Англию. Весной 1941 г. участвовал в кампании на Балканах (март—апрель 1941 г. — Сегед, апрель-май — Ларисса и Афины-Тотои, май—июнь — Аргос). С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Сувалки, затем — Вильнюс, Псков и Зарудинье). В сентябре 1941 г. выведен в Германию и реорганизован в Stab/NJG 3. Вновь сформирован в Вюнсторфе в октябре 1943 г., с марта 1944 г. — в Кёнигсберге-Девау. Имел смешанный состав из Bf 110 и Me 410. В июле 1940 г. реорганизован в Stab/JG 6.
I/ZG 26	Сформирована в мае 1939 г. в Дортмунде путем реорганизации I/ZG 142, вооружена Bf 109D. В августе 1939 г. началось перевооружение на Bf 110, завершенное лишь к январю 1940 г. Принимала участие в кампании на Западе и битве за Англию. Весной 1941 г. участвовала в кампании на Балканах (март апрель 1941 г. — Сегед, апрель—май — Ларисса и Афины-Тотои, май—июнь — Аргос). С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Сувалки, затем — Вильнюс, Псков, Зарудинье, Смоленск). Во второй половине октября 1941 г. выведена для переформирования в Германию. Расформирована в апреле 1942 г., обращена на пополнение ZG 1 и ZG 2. Вновь сформирована в октябре 1943 г. в Бад Липпспринге путем реорганизации I/ZG 1. Включена в состав сил обороны рейха. В апреле 1944 г. перевооружена Me 410. В мае—июле 1944 г. — в Кёнигсберге-Девау. В июле 1944 г. реорганизована в I/JG 6.
II/ZG 26	Сформирована в мае 1939 г. в Верле путем реорганизации II/ZG 142, вооружена Bf 109D. В октябре 1939 г. началось перевооружение на Bf 110, завершенное к январю 1940 г. Принимала участие в кампании на Западе и битве за Англию. Весной 1941 г. участвовала в кампании на Балканах (февраль—март 1941 г. — Попешти, затем Крайници; май — Ларисса и Афины-Тотои, май—июнь — Аргос). С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Сувалки, затем Вильнюс, Слобода, Псков, Зарудинье, Пярну; с октября 1941 г. — Смоленск, затем, до марта 1942 г. — Дугино). Расформирована в апреле 1942 г., обращена на пополнение ZG 1 и ZG 2. Вновь сформирована в октябре 1943 г. в Хильдесхейме путем реорганизации III/ZG 1, вооружена Me 410. Включена в состав сил обороны рейха. В мае—июле 1944 г. — в Кёнигсберге-Девау. В июле 1944 г. реорганизована в II/JG 6.
III/ZG 26	Сформирована в мае 1939 г. в Липпштадте путем реорганизации III/ZG 142, вооружена Bf 109D. В сентябре 1939 — феврале 1940 гг. временно именовалась JGr. 126. В феврале—марте 1940 г. перевооружена на Bf 110. Принимала участие в кампании на Западе и битве за Англию. С декабря 1940 г. — в Италии и Северной Африке. В начале августа 1943 г. выведена в Германию, включена в состав сил обороны рейха. В марте—мае 1944 г. в Кёнигсберге-Девау перевооружена на Me 410, затем базировалась в Лейпхейме и Лехфельде. В сентябре 1944 г. реорганизована в Kommando Nowotny.
10./ZG 26	Сформирована в июне 1942 г. в Дерне (Ливия), вооружена Bf 110. С ноября 1942 по август 1943 гг. — в Италии (Трапани, Пратика ди Маре), имела смешанный состав из Bf 110 и Ju 88C. В августе 1943 г. выведена в Германию, в ноябре реорганизована в 7./ZG 76.
11./ZG 26	Сформирована в июне 1943 г. в Элефсисе (Греция), имела смешанный состав из Bf 110 и Ju 88C. В июле 1944 г. включена в состав вновь сформированной IV/ZG 26.
IV/ZG 26	Сформирована в июле 1944 г. в Эрландет (Норвегия) на базе разных частей: Stab — на базе Stab/SAGr. 125, 10./ZG 26 — 13(Z)./JG 5, 12./ZG 26 — Kustefliegerstaffel Krim. Все они летали на Bf 110G, а прибывший с Средиземноморского ТВД 11./ZG 26 — на Ju 88C. В конце 1944 г. 11./ZG 26 перевооружен на Me 410. В феврале 1945 г. группа расформирована, Stab реорганизован в Stab II/JG 5, 10./ZG 26 — в 7./ZG 5, 12./ZG 26 расформирован. 11./ZG 26 сохранен как отдельный отряд, летал на Me 410 вплоть до мая 1945 г, базируясь в Эрландет.
ZG 52	
I/ZG 52	Сформирована в мае 1939 г. в Иллесхейме путем реорганизации I/ZG 143, вооружена Bf 109D. В сентябре 1939 — январе 1940 гг. временно именовалась JGr. 152. В январе—марте 1940 г. перевооружена на Bf 110. Участвовала в кампании на Западе. В июне 1940 г. реорганизована в II/ZG 2.
ZG 76	
Stab	Сформирован в апреле 1940 г. в Кёльн-Ван, вооружен Bf 110. С октября 1940 г. — в Норвегии (Ставангер-Сола) в составе 10-го авиакорпуса (с декабря 1940 г. — 5-го воздушного флота). В августе 1941 г. реорганизован в Stab/Jagdfliegerfuhrer Norwegen. Вновь сформирован в августе 1943 г. в Ансбахе, вооружен Bf 110 и включен в состав сил обороны рейха (7-я истребительная дивизия). В апреле—июне 1944 г. под Прагой (Кбелы и Ружине) перевооружен на Me 410. В июле 1944 г. реорганизован в Stab/JG 76.
I/ZG 76	Сформирована в мае 1939 г. в Ольмюце на базе II/ZG 141, вооружена Bf 109D и Bf 110B/C. К сентябрю 1939 г. полностью перевооружена Bf 110. В составе 10-го авиакорпуса принимала участие в операции по захвату Дании и Норвегии, до сентября 1940 г. дислоцировалась в Норвегии. Затем выведена в Германию и реорганизована в II/NJG 1. Вновь сформирована в августе 1943 г. в Ансбахе на базе ближнеразведывательных отрядов 1./NAGr. 16, 3./NAGr. 12 и Stab/St.G 1. Вооружена Bf 110 и включена в состав сил обороны Рейха (7-я истребительная дивизия). В апреле—июне 1944 г. под Прагой (Кбелы и Ружине) перевооружен на Me 410. В июле 1944 г. реорганизована в I/JG 76.

II/ZG 76 Сформирована в мае 1939 г. в Габлингене на базе I/ZG 144, вооружена Bf 109D. В сентябре 1939 — феврале 1940 гг. временно именовалась JGr. 176. В феврале—марте 1940 г. перевооружена на Bf 110. Участвовала в кампании на Западе. В мае—июне 1941 г. — на Средиземноморском ТВД в составе 8-го авиакорпуса (Аргос, а отряд 4./ZG 76 — Мосул, Ирак). В июле—ноябре 1941 г. — в Нидерландах (Леуварден) в составе 3-го воздушного флота. В ноябре 1941 г. реорганизована в III/NJG 3. Вновь сформирована в августе 1943 г. в Вертхейме на базе ближнеразведывательных отрядов 3./NAGr. 4, 3./NAGr. 6 и 3./Aufkl.Gr. 11. Вооружена Bf 110 и включена в состав сил обороны рейха (7-я истребительная дивизия). В апреле—июне 1944 г. под Прагой (Кбелы и Ружине) перевооружен на Me 410. В августе—ноябре 1944 г. — в Зеераппене в подчинении «Ягдфюрера Остпройссен». В ноябре 1944 г. в Гроссенхайме перевооружена на Fw 190 и вошла в состав 1-й истребительной дивизии. В феврале 1945 г. реорганизована в III/JG 54.

III/ZG 76 Сформирована в июне 1940 г. в Трире-Эурене путем реорганизации II/ZG 1, вооружена Bf 110. С октября 1940 г. — в Норвегии (Ставангер-Сола) в составе 5-го воздушного флота. В апреле 1941 г. реорганизована в II/SKG 210. В ноябре 1943 г. вновь сформирована в Эттингене на Bf 110 и включена в состав 7-й истребительной дивизии сил обороны рейха, но полностью боеготовой так и не стала. Расформирована в апреле 1944 г. и обращена на пополнение I/ZG 76.

Б) Части ночных истребителей

NJG 1

Stab Сформирован в июне 1940 г. в Нидерландах (Дилен-Арнем), вооружен Bf 110, подчинен 1-й ночной истребительной дивизии. С декабря 1943 г. — в Бённингардте, в составе 3-й истребительной дивизии. Получил несколько He 219, эксплуатировал их наряду с Bf 110 до сентября 1944 г., когда перевооружен на Ju 88G.

I/NJG 1 Сформирована в июне 1940 г. в Мюнхенгладбахе путем реорганизации I/ZG 1. Вооружена Bf 110. С июля 1940 г. дислоцировалась в Гютерсло, входила в состав 1-й ночной истребительной дивизии. С марта 1941 г. — в Венло. В апреле 1943 г. перевооружена He 219.

II/NJG 1 Сформирована в июне 1940 г. в Нидерландах (Амстердам-Схипхол) путем реорганизации IV(N)/JG 2, вооруженной Bf 109D. В июле реорганизована в III/NJG 1, а под обозначением II/NJG 1 сформирована новая группа, вооруженная Ju 88C. Последняя, в свою очередь, в сентябре переименована в I/NJG 2. Тогда же в Нидерландах (Дилен-Арнем), путем реорганизации I/ZG 76, сформирован третий состав II/NJG 1 (5. и 6/NJG 1 вооружены Bf 110, 4./NJG 1 до декабря 1940 г. летал на Do 17Z, а затем — на Do 215). Входила в состав 1-й ночной истребительной дивизии. С мая 1941 г. — во Франции (Сен-Трон), полностью на Bf 110, а с марта 1942 г. — частично на Do 217. В марте—мае 1944 г. — в Сен-Дизье в подчинении 4-й истребительной дивизии, а затем — снова в Сен-Троне в 3-й истребительной дивизии. В этот период полностью вооружена Bf 110. С сентября 1944 г. в Дюссельдорфе, к марту 1945 г. постепенно перевооружена на Ju 88G.

III/NJG 1 Сформирована в июле 1940 г. в Дюссельдорфе путем реорганизации II/NJG 1, вооруженной Bf 109D. В августе 1940 г. начала перевооружение на Bf 110, но отряды 10. и 11./NJG 1 до октября 1940 г. летали на Bf 109E. Входила в состав 1-й ночной истребительной дивизии. С декабря 1940 г. базировалась в Рейне, с мая 1941 г. — в Твенте (Нидерланды), в марте—мае 1944 г. — в Лаон-Атье (Франция) в составе 4-й истребительной дивизии. С мая 1944 г. — вновь в Нидерландах (Твенте, Леуварден) в составе 3-й истребительной дивизии, частично вооружена Ju 88G. С сентября 1944 г. — во Фрицларе, к январю 1945 г. полностью перевооружена Ju 88G.

IV/NJG 1 Сформирована в октябре 1942 г. в Леувардене путем реорганизации II/NJG 2, вооружена Bf 110. Входила в состав 1-й, а затем 3-й истребительных дивизий. В марте—сентябре 1944 г. — в Сен-Троне, с июня частично вооружена He 219. С сентября 1944 г. в Дортмунде, имела смешанный состав из Bf 110 (последние из которых летали до апреля 1945 г.), He 219 и Ju 88G.

NJG 3

Stab Сформирован в сентябре 1941 г. в Штаде путем реорганизации Stab/ZG 26. Вооружен Bf 110. Подчинялся 1-й ночной истребительной, а затем 2-й истребительной дивизиям. В конце 1943 г. перевооружен на Ju 88C.

I/NJG 3 Сформирована в октябре 1940 г. в Вехта путем реорганизации V(Z)/LG 1. Вооружена Bf 110, с середины 1942 г. частично — Do 217; в середине 1943 г. последние заменены Ju 88C. До августа 1944 г. базировалась в Вехта (подчинялась 1-й ночной истребительной, а затем 2-й истребительной дивизиям), но отряд 1./NJG 3 в феврале—октябре 1941 г. находился на Средиземноморском ТВД (февраль—май — Сицилия и Аргос, май—август — Бенгази, август—октябрь — Дерна), 2./NJG 3 в феврале—марте 1942 г. находился на Восточном фронте (Смоленск), а 3./NJG 3 в августе 1943 — марте 1944 гг. — в Дании (Каструп/Копенгаген). В августе 1944 г. передислоцирована в Шлезвиг и перевооружена на Ju 88G.

II/NJG 3 Сформирована в сентябре 1941 г. в Шлезвиге на базе запасных частей. Вооружена Bf 110, с середины 1942 г. частично — Do 217; в середине 1943 г. последние заменены Ju 88C. До марта 1944 г. базировалась в Шлезвиге (подчинялась 1-й ночной истребительной, а затем 2-й истребительной дивизиям). В марте 1944 г. передислоцирована в Лангендибах и полностью перевооружена на Ju 88C.

III/NJG 3 Сформирована в ноябре 1941 г. в Штаде путем реорганизации II/ZG 76. Вооружена Bf 110. Подчинялась 1-й ночной истребительной, а затем 2-й истребительной дивизиям. В августе—сентябре 1944 г. дислоцировалась в Дюссельдорфе. В сентябре—декабре 1944 г., дислоцируясь в Вестервальде, постепенно перевооружена на Ju 88G.

IV/NJG 3 Сформирована в ноябре 1942 г. в Грове (Дания) на базе отрядов 1. и 9./NJG 2, а также Stab III/NJG 2. Вооружена Bf 110, с середины 1942 г. частично — Do 217; в середине 1943 г. последние заменены Ju 88C. С января 1944 г. — в Вестерланде, полностью перевооружена Ju 88C/G.

NJG 4

Stab Сформирован в апреле 1941 г. в Меце (Франция). Вооружен Bf 110, впоследствии частично — Do 217. Подчинялся 12-му авиакорпусу, а затем 3-й истребительной дивизии. С февраля 1944 г. — в Шене, в подчинении 4-й истребительной дивизии. К августу 1944 г. перевооружен на Ju 88.

I/NJG 4 Сформирована в сентябре 1942 г. во Флоренне на базе отрядов 9./NJG 1, 2./NJG 3 и 9./NJG 4. Наряду с Bf 110 эксплуатировала также Do 217 и Ju 88. Подчинялась 3-й, а затем 4-й истребительным дивизиям. В августе 1944 г. передислоцирована в Лангендибах и к январю 1945 г. постепенно полностью перевооружена на Ju 88G.

II/NJG 4 Сформирована в апреле 1942 г. в Лаупхейме на базе отряда 5./ZG 26. Вооружена Bf 110, с лета 1942 г. частично — Do 217. С мая 1942 г. дислоцирована в Рейне, с сентября 1942 г. — в Сен-Дизье (Франция). Подчинена 3-й, а затем 4-й истребительным дивизиям. В январе—феврале 1944 г. — в Фассберге, полностью на Bf 110. С конца февраля — вновь в Сен-Дизье, с марта — в Дижоне. С мая по август 1944 г. — в Колумье в подчинении 5-й истребительной дивизии. С августа 1944 г. — в Германии (Франкфурт/Рейн-Майн, затем Гютерсло), постепенно перевооружалась на Ju 88G. Последние Bf 110 эксплуатировала до марта 1945 г.

III/NJG 4 Сформирована в мае 1942 г. в Майнц-Финтен на базе отрядов 1., 4. и 8./NJG 1. Вооружена Bf 110 и Do 217, позже получила Ju 88. С сентября 1942 г. дислоцировалась в Жювинкуре, подчинялась 3-й, а затем 4-й истребительным дивизиям. В августе—сентябре 1944 г. дислоцировалась в Твенте, летала на Bf 110 и Ju 88G. Затем выведена в Майнц-Финтен и к ноябрю 1944 г. полностью перевооружена на Ju 88G.

IV/NJG 4 Сформирована в январе 1943 г. в Майнц-Финтен на базе отрядов 6. и 8./NJG 4. Вооружена Bf 110, подчинялась 3-й, а затем 5-й истребительным дивизиям. В августе 1943 г. реорганизована в I/NJG 6.

NJG 5

Stab Сформирован в сентябре 1941 г. в Дёберитце. Вооружен Bf 110. Подчинялся 4-й, а затем 1-й истребительной дивизии. С февраля 1944 г. — в Шене, в подчинении 4-й истребительной дивизии. В марте—мае 1944 г. — в Дилене в подчинении 3-й истребительной дивизии, затем — в Атье-Лаон (5-я истребительная дивизия). В августе 1944 г. выведен в Вормдитт, подчинен «Ягдфюреру Остпройссен» и к октябрю 1944 г. перевооружен на Ju 88G.

I/NJG 5 Сформирована в сентябре 1942 г. в Стендале путем реорганизации II/ZG 2. Вооружена Bf 110, подчинялась 4-й, а затем 1-й истребительным дивизиям. С мая 1944 г. дислоцировалась в Сен-Дизье. В августе 1944 г. выведена в Вормдитт, подчинена «Ягдфюреру Остпройссен» и к сентябрю 1944 г. перевооружена на Ju 88G.

II/NJG 5 Сформирована в декабре 1942 г. в Пархиме на базе отрядов 3./NJG 2 и 7./NJG 3. Вооружена Bf 110 и Do 217, подчинялась 4-й, а затем 1-й истребительным дивизиям. В мае 1944 г. реорганизована в III/NJG 6, а номер присвоен группе V/NJG 5, дислоцирпованной в Гютерсло (3-я истребительная дивизия). В августе 1944 г. передислоцирована в Стендаль и к октябрю 1944 г. перевооружена с Bf 110 на Ju 88G.

III/NJG 5 Сформирована в апреле 1943 г. в Нойруппине. Вооружена Bf 110 и Do 217, подчинялась 4-й, а затем 1-й истребительным дивизиям. В марте—мае 1944 г. — в Брандисе, полностью вооружена Bf 110, в мае—августе — в Атье-Лаоне (4-я истребительная дивизия). В августе 1944 г. выведена в Вормдитт, подчинена «Ягдфюреру Остпройссен» и к октябрю 1944 г. перевооружена на Ju 88G.

IV/NJG 5 Сформирована в декабре 1942 г. в Лехфельде и Лейпхейме, вооружена Bf 110. В сентябре—июле 1943 г. — в Инстербурге, в подчинении «Ягдфюрера Остпройссен». Отряды 10. и 12./NJG 5 в январе действовали на Восточном фронте, в июне 1943 г. привлекались к операции «Цитадель», базируясь на Брянск и Орел, а затем, разделенные на отдельные звенья, действовали в составе 6-го воздушного флота в районе Смоленск—Брянск и в составе 4-го воздушного флота в районе Полтава-Сталино. В августе 1943 — мае 1944 гг. — в Брандисе (1-я истребительная дивизия), затем в Майнц-Финтене, а с августа 1944 г. — снова в подчинении «Ягдфюрера Остпройссен», в Повундене. К концу года перевооружена на Ju 88G.

V/NJG 5 Сформирована в августе 1943 г. в Инстербурге, вооружена Bf 110 и подчинена «Ягдфюреру Остпройссен». В мае 1944 г. реорганизована в II/NJG 5.

NJG 6

Stab Сформирован в сентябре 1943 г. в Шлейссхейме, вооружен Bf 110 и подчинен 7-й истребительной дивизии. С декабря 1944 г. — в Китцингене. Летал на Bf 110 вплоть до конца войны.

I/NJG 6 Сформирована в августе 1943 г. в Майнц-Финтене путем реорганизации IV/NJG 4, вооружена Bf 110 и подчинена 7-й истребительной дивизии. С марта 1944 г. дислоцирована в Иллесхейме, с июня — в Нойбиберге, с сентября — в Гросс Заксенхейме. До конца войны летала на Bf 110 и Ju 88G (с апреля 1945 г. в составе лишь одного отряда 1./NJG 6).

II/NJG 6 Сформирована в сентябре 1943 г. в Нойбург/Донау, вооружена Bf 110 и подчинена 7-й истребительной дивизии. С октября 1943 г. — в Штутгарт-Эхтердингене. В мае—июне 1944 г. — в Италии (Геди), в составе 2-го воздушного флота, затем снова в Штутгарт-Эхтердингене. С сентября 1944 г. — в Швабиш-Халл. До конца войны летала на Bf 110 и Ju 88G (с апреля 1945 г. в составе лишь одного отряда 4./NJG 6).

III/NJG 6 Сформирована в мае 1944 г. в Хагенау путем реорганизации II/NJG 5, вооружена Bf 110 и подчинена 7-й истребительной дивизии. В мае—октябре 1944 г. — в Штейнамангере (Венгрия) в подчинении 8-й истребительной дивизии. В октябре—ноябре 1944 г. в Лейпхейме частично перевооружена на Ju 88G. До февраля 1945 г. — в Вар (Венгрия) в составе 1-го авиакорпуса (4-й воздушный флот), затем — в Нойбиберге и Бад Айблинге. До конца войны летала на Bf 110 и Ju 88G (с апреля 1945 г. в составе лишь одного отряда 7./NJG 6).

IV/NJG 6 Сформирована в мае 1943 г. в Отопени и Цилистиа, вооружена Bf 110 и подчинена «Ягдфюреру Романиен» (с февраля 1944 г. — «Ягдфюреру Балкан»). В августе 1944 г. выведена в Германию (Лейпхейм, с сентября — Шлейссхейм) и подчинена 8-й, а затем 7-й истребительным дивизиям. С января 1945 г. в Нойбиберге и Бад Айблинге. До конца войны летала на Bf 110 и Ju 88G (с апреля 1945 г. в составе лишь одного отряда 10./NJG 6).

V/NJG 6 Сформирована в июне 1943 г. в Штутгарте/Неллингене, вооружена Bf 110 и подчинена 7-й истребительной дивизии. В июле 1943 г. реорганизована в III/NJG 2.

NJG 100

Stab I/NJG 100 Сформирован в августе 1943 г. в Брянске. До мая 1944 г. — в Орше, май—июнь 1944 г. — Барановичи, затем различные аэродромы в Польше и Германии. Существовал до конца войны.

1./NJG 100 Сформирован в августе 1943 г. в Брянске путем реорганизации 12./NJG 5. До ноября 1943 г. — Шаталовка и Шесцинская, до июня 1944 г. — Бобруйск, затем различные аэродромы в Польше и Германии. Существовал до конца войны.

2./NJG 100 Сформирован в августе 1943 г. в Сталино. До октября 1943 г. — Полтава, затем Кировоград; с декабря 1943 г. по июнь 1944 г. — Отопени (Румыния), затем различные аэродромы в Германии. В декабре 1944 г. 2./NJG 100 и 4./NJG 100 поменялись номерами. Существовал до конца войны.

3./NJG 100 Сформирован в августе 1943 г. в Шаталовке на базе частей 10. и 12./ZG 1. До мая 1944 г. — в Орше, затем — в Радоме, с августа 1944 г. — на различных аэродромах в Германии. Существовал до конца войны.

Stab II/NJG 100 Сформирован в июне 1944 г. в Нише на базе частей NJG 200. Базировался в Венгрии, завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

4./NJG 100 Сформирован в декабре 1943 г. в Орше путем реорганизации 8./NJG 200. С января по июнь 1944 г. — Ревель-Лаксберг (по звену также в Риге и Хельсинки-Мальми), затем различные аэродромы в Польше, Венгрии и Германии. В декабре 1944 г. 2./NJG 100 и 4./NJG 100 поменялись номерами. Завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

5./NJG 100 Сформирован в июне 1944 г. в Гросс Беккереке путем реорганизации 1./NJG 200. Базировался на различных аэродромах Венгрии, Польши и Австрии, завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

6./NJG 100 Сформирован в мае 1944 г. в Крумово путем реорганизации 4./NJG 200. Базировался на различных аэродромах Венгрии, Польши и Австрии, завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

Все отряды NJG 100 имели смешанный состав — наряду с Bf 110 они эксплуатировали также Bf 109, Do 217, Fw 58, Fw 189, Ju 87 и Ju 88.

NJG 200

1./NJG 200 Сформирован в августе 1943 г. в Дно на базе Nachtjagdschwarm/Luftflotte 1. Имел смешанный состав из Bf 110 и Ju 88C. В январе—феврале 1944 г. — в Ревеле-Лаксберг, затем Якобштадт и Гросс Беккерек. В июне 1944 г. реорганизован в 5./NJG 100.

4./NJG 200 Сформирован в августе 1943 г. в Орше путем реорганизации 10./ZG 1. Вооружен Bf 110. В январе—феврале 1944 г. — в Люббене, затем Нойбург, а с июня 1944 г. — Крумово. В июне 1944 г. реорганизован в 6./NJG 100.

5./NJG 200 Сформирован в августе 1943 г. в Николаеве на базе Nachtjagdschwarm/Luftflotte 4. Вооружен Bf 110, в марте 1944 г. получил также Ju 88C. В марте—апреле 1944 г. — в Одессе, затем Фокшаны. В июне 1944 г. реорганизован в 7./NJG 100.

Другие отряды NJG 200 не эксплуатировали Bf 110.

NJGr. 10

2./NJGr. 10 Сформирован в январе 1944 г. в Вернойхене. Имел смешанный состав из Bf 110 и Ju 88C. В апреле 1945 г. обращен на пополнение NJG 5.

Другие отряды NJGr. 10 не эксплуатировали Bf 110.

Nachtjagtstaffel Finnland Сформирован в июле 1944 г. в Листере (Норвегия), вооружен Ju 88G, впоследствии получил Bf 110G и He 219A. В августе—октябре 1944 г. — в Наутси, затем вновь в Листере (одно звено в январе—феврале 1945 г. базировалось в Гардемуене). В ноябре 1944 г. переименован в Nachtjagtstaffel Norwegen. В марте 1945 г. реорганизован в 4./NJG 3.

В) Бомбардировочные части

KG 2

V/KG 2 Сформирована в июне 1943 г. в Лехфельде путем реорганизации II/KG 40, вооружена Me 410. Вошла в состав 9-го авиакорпуса, базировалась во Франции (Мервилль, Вендевилль, Эпинуа), в сентябре—декабре 1943 г. — в Нидерландах (Амстердам-Схипхол), а затем вновь во Франции (Атье, Витри). Действовала в качестве группы «охотников» над Англией. В феврале 1944 г. реорганизована II/KG 51.

KG 6

16./KG 6 Сформирован в сентябре 1942 г. в Сустерберге (Нидерланды) путем реорганизации Erprobungskommando 210, вооружен Me 210A. В октябре 1942 г. реорганизован в 11./ZG 1.

KG 51

Stab Осенью 1943 г.в Иллесхейме перевооружен с Ju 88A на Me 410A. С декабря 1943 по май 1944 гг. — во Франции в составе 9-го авиакорпуса. С мая 1944 г. — в составе сил обороны Рейха (Лехфельд). В августе 1944 г. перевооружен Me 262.

I/KG 51 в мае—августе 1943 г. в Иллесхейме перевооружена с Ju 88A на Me 410A. С декабря 1943 г. по май 1944 г. — во Франции в составе 9-го авиакорпуса, затем выведена в Германию для перевооружения на Me 262.

II/KG 51 Весной 1944 г. старый состав группы, летавшей на Ju 88A реорганизован в III/KG 3, а обозначение II/KG 51 присвоено группе V/KG 2, вооруженной Me 410. В апреле—августе 1944 г. — в Нидерландах (Гилзе-Рейен) в составе 9-го авиакорпуса. Затем выведена в состав сил обороны рейха и к концу 1944 г. перевооружена Me 262.

IV/KG 51 Во второй половине 1943 г., базируясь в Хильдесхейме в составе сил обороны рейха, частично перевооружена Me 410, сохраняя и Ju 88A. С апреля 1944 г., сохраняя смешанный состав, базировалась в Мюнхен-Рием. К концу 1944 г. перевооружена Me 262.

SKG 210

Stab Сформирован в апреле 1941 г. во Франции (Мервилль), вооружен Bf 110. С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Радзынь, в июле — Минск-Мачулищи, Орша, в августе — Шаталовка, сентябрь—октябрь — Шесцинская, октябрь—ноябрь — Шайковка). В конце ноября 1941 г. выведен в Германию, в январе 1942 г. реорганизован в Stab/ZG 1.

I/SKG 210 Сформирована в апреле 1941 г. во Франции (Аббевиль) путем реорганизации Erpr.Gr. 210, вооружена Bf 110. С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Радзынь, в июле — Минск-Мачулищи, Орша, в августе — Шаталовка, Витебск, сентябрь—октябрь — Новгород-Северский и Конотоп). В начале октября 1941 г. выведена в Германию для планировавшегося перевооружения на Me 210 (отряд 4./SKG 210 оставался на Восточном фронте до середины декабря 1941 г., базируясь в Шайковке, а затем в Орле). В январе 1941 г. реорганизована в I/ZG 1.

II/SKG 210 Сформирована в апреле 1941 г. в Норвегии (Ставангер-Сола) путем реорганизации III/ZG 76, вооружена Bf 110. С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Радзынь, в июле — Клеменсов, Минск-Мачулищи, Бояри, Орша, в августе — Шаталовка, Милятино, Прихонь, сентябрь—октябрь — Шесцинская, затем Шайковка, ноябрь—декабрь — Орел). В январе 1942 г., базируясь в Брянске, реорганизована в II/ZG 1.

Г) Разведывательные части

Aufkl.Gr. ObdL.

1.(F)/ObdL Сформирован в январе 1939 г. в Берлин-Вердер. До июля 1942 г. наряду с самолетами других типов эксплуатировал Bf 110.

Aufkl.Gr. 10 «Tannenberg»

3.(F)/Aufkl.Gr.10 Сформирован в ноябре 1938 г. в Нойгаузене, вооружен Do 17. В июле 1940 г. — мае 1941 г. дислоцирован в Кале, частично перевооружен на Bf 110. С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Бердичев, Львов, Мариуполь). В январе 1942 г. выведен в Германию и перевооружен на Ju 88.

Aufkl.Gr. 11

3.(F)/Aufkl.Gr.11 Сформирован в ноябре 1938 г. в Гроссенхайме, вооружен Do 17. С января 1940 г. в Кобленц/Картхаузен перевооружен на Bf 110. С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Мелец, в июле — Броды, Староконстантинов, Бердичев, в августе—сентябре — Житомир, Александрия, Кременчуг, Полтава, затем — Крым и Кубань). В марте—мае 1943 г. — Сталино-Северный. В августе 1943 г. реорганизован в 5./ZG 76.

4.(F)/Aufkl.Gr.11 Сформирован в апреле 1939 г. в Гроссенхайме, вооружен Do 17. Весной 1940 г. в Киргенсе перевооружен на Bf 110. В мае 1941 г. в Аграме перевооружен на Ju 88.

Aufkl.Gr. 14

4.(F)/Aufkl.Gr.14 Сформирован в ноябре 1938 г. в Кёттингбрюнне, вооружен Do 17. С июля 1940 г. в Шербуре частично перевооружен на Bf 110. В мае 1941 г. перевооружен на Ju 88.

Aufkl.Gr. 22

1.(F)/Aufkl.Gr.22 Сформирован в ноябре 1938 г. в Кассель-Ротвестен, вооружен Do 17. В июле 1940 г. — марте 1941 г. дислоцирован в Сент-Омере, частично перевооружен на Bf 110. В апреле 1941 г. в Вене перевооружен на Ju 88.

3.(F)/Aufkl.Gr.22 Сформирован в ноябре 1938 г. в Кассель-Ротвестен, вооружен Do 17. В августе 1939 г. — мае 1940 г. дислоцирован в Кобленц/Картхаузен, частично перевооружен на Bf 110. В декабре 1940 г. — марте 1941 г. — в Ставангер-Сола (Норвегия). В июне 1941 г. Do 17 заменены на Ju 88, а к августу 1941 г. полностью перевооружен на Ju 88.

Aufkl.Gr. 31

3.(F)/Aufkl.Gr.31 Сформирован в ноябре 1938 г. в Бриге, вооружен Do 17. С июля 1940 г. базировался в Сен-Брие, перевооружен на Bf 110. С июля 1941 г. — на Восточном фронте (Докудово, Шаталовка-Западный). В декабре 1941 г. — мае 1942 г. — на переформировании в Германии, затем вновь на Восточном фронте. В марте 1943 г. реорганизован в 3./NAGr. 2.

Aufkl.Gr. 33

2.(F)/Aufkl.Gr.33 Сформирован в декабре 1940 г., вооружен Bf 110. С июля 1941 г. — на Восточном фронте. В январе—июне 1942 г. — на переформировании в Германии, затем — вновь на Восточном фронте (Шаталовка, с апреля 1943 г. — Харьков-Северный). В августе 1943 г. реорганизован в Stab II/ZG 76.

4.(F)/Aufkl.Gr.33 Сформирован в декабре 1940 г., вооружен Bf 110. С июня 1941 г. — на Восточном фронте (Тильзит, Утена, в июле—ноябре 1941 г. — Псков). В декабре 1941 г. — мае 1942 г. — на переформировании в Германии, затем — вновь на Восточном фронте. В апреле 1944 г. реорганизован в 3./NAGr. 14.

Aufkl.Gr. 121

1.(F)/Aufkl.Gr.121 Сформирован в ноябре 1938 г. Со второй половины 1940 г. до июля 1942 г. наряду с самолетами других типов эксплуатировал Bf 110.

3.(F)/Aufkl.Gr.121 Сформирован в мае 1939 г. Со второй половины 1940 г. до июня 1942 г. наряду с самолетами других типов эксплуатировал Bf 110.

Aufkl.Gr. 122

1.(F)/Aufkl.Gr.122 Сформирован в ноябре 1938 г. С мая 1944 г. вооружен Bf 110C-5 и Me 410.

2.(F)/Aufkl.Gr.122 Сформирован в ноябре 1938 г. С декабря 1942 г., наряду с Ju 88, эксплуатировал Me 210A-1, с апреля 1943 г. — также Me 410A, с августа 1944 г. — полностью на Me 410A-3/B-3. До марта 1944 г. — в Италии, затем — в Восточной Пруссии, Польше и Германии.

3.(F)/Aufkl.Gr.122 Сформирован в ноябре 1938 г. в Госларе. В 1941 — начале 1942 гг. частично вооружен Bf 110C-5/E-3. Базировался в Амстердаме-Схипхол.

5.(F)/Aufkl.Gr.122 Сформирован в октябре 1939 г. в Госларе. С декабря 1944 г. частично вооружен Me 410. Базировался в Финове, с марта 1945 г. — в Нойруппине.

Aufkl.Gr. 123

1.(F)/Aufkl.Gr.123 Сформирован в ноябре 1938 г. в Вюрцбурге. С июля 1942 г. по март 1943 г. частично вооружен Bf 110E-3. В указанный период базировался во Франции (Туссу-ле-Бюк).

3.(F)/Aufkl.Gr.123 Сформирован в ноябре 1938 г. в Вюрцбурге. В 1942 г. частично вооружен Bf 110E-3. В указанный период базировался во Франции (Ланнион, затем — Ренн).

FAGr. 1

Stab Сформирован в мае 1942 г. в Луге. С июля 1944 г. летал на Me 410B-3. До октября 1944 г. — Рига-Спилве, затем — в Германии.

FAGr. 3

Stab Сформирован в августе 1944 г. в Стубендорфе. С ноября 1944 г., наряду с Ju 88, эксплуатировал Me 410A-3. До февраля 1944 г. — Шпротау, затем — Альт-Лённевиц.

Перечень разведывательных частей, эксплуатировавших Bf 110, Me 210 и Me 410, является неполным, поскольку такие части в подавляющем большинстве случаев имели весьма разнородный состав, и отследить все его изменения по имеющимся материалам не представляется возможным.

Д) Учебные, инструкторские и прочие части

Erprobungsgruppe 210 Сформирована в июле 1940 г. в Кёльн-Остхейм на базе различных частей: 1./Erpr.Gr. 210 — 1./ZG 1 (вооружен Bf 110C), 2./Erpr.Gr. 210 — 3./St.G 77 (Bf 110D), 3./Erpr.Gr. 210 — 4./TrGr. 186 (Bf 109E). Участвовала в битве за Англию. В апреле 1940 г. реорганизована в I/SKG 210.

Versuchsstaffel 210 Сформирован в июне 1942 г., вооружен Me 210A. С июля 1942 г. — в Сустерберге (Нидерланды), участвовал в боевых действиях над Англией. Вскоре реорганизован в Erprobungskommando 210, а в сентябре 1942 г. — в 16./KG 6.

Erprobungskommando 410 Сформирован в декабре 1942 г. путем реорганизации 11./ZG 1, вооружен Me 410.

Erprobungskommando 25 Сформирован в июне 1943 г. в Витмундхафене, вооружен Bf 110 и Me 410. Осуществлял отработку тактики применения тяжелого пушечного и ракетного вооружения против бомбардировщиков.

LG 1

I(schwere Jagd)/LG 1 Сформирована в ноябре 1938 г. в Барте, вооружена Bf 109D и Bf 110. С августа 1939 г. — полностью на Bf 110. В ноябре 1939 г. реорганизована в V(Z)/LG 1.

V(Z)/LG 1 Сформирована в ноябре 1939 г. в Йесау путем реорганизации I(schwere Jagd)/LG 1, вооружена Bf 110C/D. Участвовала в кампании на Западе. В октябре 1940 г. реорганизована в I/NJG 3.

ZG 101

Stab Сформирован в марте 1943 г. в Меммингене путем реорганизации Stab/Zerstorerschule 2. Вооружен Bf 110 и Ju 88. С декабря 1944 г. — в Бад Айблинге. Расформирован в марте 1945 г.

I/ZG 101 Сформирована в марте 1943 г. в Меммингене путем реорганизации I/Zerstorerschule 2. Вооружена Bf 110 и Ju 88. С июля 1944 г. — в Иллесхейме. Расформирована в марте 1945 г.

II/ZG 101 Сформирована в марте 1943 г. в Бад Айблинге путем реорганизации II/Zerstorerschule 2. Вооружена Bf 110 и Ju 88. Расформирована в марте 1945 г.

NJG 101

Stab Сформирован в марте 1943 г. в Шлейссхейме путем реорганизации Stab/Nachtjagdschule 1. Вооружен Bf 110.

I/NJG 101 Сформирована в марте 1943 г. в Шлейссхейме путем реорганизации I/Nachtjagdschule 1, в конце месяца передислоцирована в Ингольштадт-Манхинг, где и оставалась до расформирования в марте 1945 г. Наряду с Bf 110 эксплуатировала также самолеты других типов.

II/NJG 101 Сформирована в марте 1943 г. в Мюнхен-Рием путем реорганизации II/Nachtjagdschule 1, в апреле передислоцирована в Лехфельд, затем сменила ещё ряд аэродромов. Расформирования в марте 1945 г. Наряду с Bf 110 эксплуатировала также самолеты других типов.

III/NJG 101 Сформирована в марте 1943 г. в Штутгарт-Эхтердинген путем реорганизации III/Nachtjagdschule 1. В декабре 1943 г. реорганизована в II/NJG 102. Вновь сформирована в июне 1944 г. в Китцингене, расформирована в ноябре 1944 г. Наряду с Bf 110 эксплуатировала также самолеты других типов.

IV/NJG 101 Сформирована в марте 1943 г. в Китцингене. В декабре 1943 г. реорганизована в I/NJG 102. Наряду с Bf 110 эксплуатировала также самолеты других типов.

NJG 102

Stab Сформирован в декабре 1943 г. в Китцингене. Вооружен Bf 110, в марте 1944 г. перевооружен на Ju 88C.

I/NJG 102 Сформирована в декабре 1943 г. в Китцингене путем реорганизации IV/NJG 101. Вооружена Bf 110, во второй половине 1944 г. перевооружена на Ju 88.

II/NJG 102 Сформирована в декабре 1943 г. в Штутгарт-Эхтердинген путем реорганизации III/NJG 101. Вооружена Bf 110. Расформирована в марте 1945 г.

III/NJG 102 Сформирована в июне 1944 г. в Китцингене. Вооружена Bf 110. Расформирована в декабре 1944 г.

Seenotgruppe 60 Сформирована в августе 1944 г. в Пиллау. Наряду с летающими лодками Do 24 эксплуатировала Me 410 в качестве истребителей прикрытия.

Seenotgruppe 80 Сформирована в августе 1944 г. в Йевере. Наряду с летающими лодками Do 18 и Do 24 эксплуатировала Me 410 в качестве истребителей прикрытия.

Приложение 2

Окраска и обозначения самолетов

Первые Bf 110A и B выпускались с заводов в стандартном для боевых самолетов люфтваффе окраске: двухцветный сегментный камуфляж на верхних и боковых поверхностях (сочетание черно-зеленой краски Schwarzgrun RLM 70 и темно-зеленой Dunkelgrun RLM 71) и одноцветная светло-синяя окраска нижних поверхностей (RLM 65 — Hellblau). По такой же схеме окрашивались и самолеты Bf 110C, но с весны 1940 г. выпускаемые с заводов машины этой модификации одними из первых в люфтваффе начали получать новую камуфляжную окраску, в которой вместо RLM 71 применялась серая краска RLM 02 Grau. В ходе кампании на Западе и битвы за Британию в строевых частях имелись Bf 110 с обеими схемами окраски — RLM 70/71/65 и RLM 70/02/65. Кроме того, часть самолетов Bf 110C и D из Erpr.Gr. 210 в ходе битвы за Англию получили на верхних и боковых поверхностях трехцветный камуфляж из зелено-серой (RLM 74 — Grungrau), серо-фиолетовой (RLM 75 — Grauviolett) и серой (RLM 02) красок. Нижние поверхности при этом оставались светло-синими (RLM 65). Так же окрашивались и самолеты Bf 110, воевавшие весной 1941 г. на Балканах.

Особые схемы окраски, вызванные условиями эксплуатации, применялись в Северной Африке. Здесь Bf 110 окрашивались в песчаный цвет (RLM 79 — Sand), за исключением нижних поверхностей, ок-

рашенных голубой краской (RLM 78 — Hellblau), реже — светло-серой (RLM 76 — Lichtblau). Самолеты, поступавшие в Северную Африку не с заводов, а из частей, получали импровизированный камуфляж, представлявший собой стандартную европейскую окраску, дополненную пятнами или полосами песчаного цвета.

В частях ночных истребителей Bf 110 первоначально окрашивались полностью в черный цвет (RLM 22 — Schwarz) матовой краской. С 1942 г. ночные истребители стали камуфлировать различными оттенками серого цвета (RLM 74, 75, 77) и светло-голубого (RLM 76). Нижние поверхности в большинстве случаев оставались черными.

Эволюционировала в течение войны и схема нанесения полей камуфляжа. Если в первые годы применялся «классический» сегментный камуфляж, то позже он был заменен пятнистым (при этом верхние поверхности крыла и оперения часто оставались со старым, сегментным рисунком). Часть ночных истребителей с 1943 г. получила спиральный камуфляж из спиралей нескольких цветов, которые, накладываясь одна на другую, образовывали сложную деформирующую окраску.

Если окраска Bf 110 была относительно однообразной, то для Me 210/410 характерна более широкая гамма различных вариантов окраски. Вызвано это в первую очередь тем, что такие самолеты эксплуатировались не только в частях «церштереров», но и в бомбардировочных группах, а эти роды авиации имели свои стандарты камуфляжа. Для самолетов Me 210 применялся камуфляж, разработанный специалистами фирмы «Мессершмитт» в мае 1941 г. По этой схеме верхние и боковые поверхности окрашивались зелёно-серым, серо-фиолетовым и светло-голубым цветами (RLM 74, 75, 76). Борта фюзеляжа дополнительно покрывались пятнами чёрно-зеленой и серой красок (соответственно RLM 70 и RLM 02). Так окрашивались не только Me 210, но и Me 410, предназначавшиеся для частей «церштереров» и разведывательных отрядов. Первоначально такая схема применялась и для самолетов бомбардировочных частей (Erpr.Gr. 210, Versuchsstaffel 210, 16./KG 6). Впоследствии самолеты, направлявшиеся в бомбардировочные группы, получали камуфляж RLM 70/71/65. Но и здесь существовали отклонения — например Me 410 группы V/KG 2 имели камуфляж, подобный ночным истребителям люфтваффе с окраской нижних поверхностей в черный цвет. Несколько самолетов Me 410, применяемых в группе II/ZG 26 для перехвата британских «Москито», имели верхние поверхности, окрашенные в темно-зеленый цвет.

В Италию, Румынию и Венгрию Bf 110 поставлялись в стандартной окраске люфтваффе. Строившиеся в Венгрии Me 210Ca-1 также камуфлировались по немецкому образу — по схеме RLM 74/75/76.

В некоторых случаях, наряду с обычными знаками государственной принадлежности и буквенными (либо буквенно-цифровыми) кодами, самолеты получали элементы быстрой идентификации. Так, Bf 110, участвовавшие в битве за Англию, имели окрашенный в белый цвет передние части мотогондол, а задействованные в боях на Балканах весной 1941 г. — в желтый. На Восточном фронте самолеты люфтваффе, в том числе и «церштереры», имели желтые полосы шириной 700 мм вокруг хвостовой части фюзеляжа, а на Средиземноморском ТВД и в Северной Африке — белые полосы. Иногда в желтый или белый цвет окрашивалась носовая часть фюзеляжа. Венгерские Me 210Ca-1 несли полосы быстрой идентификации Восточного фронта, также в желтый цвет окрашивались законцовки крыльев. Их бортовые коды имели вид «Z.X+XX», где буква Z обозначала «церштерера», а остальные три знака были порядковым номером самолета в ВВС (известны номера от «Z.0+01» до «Z.1+60»).

На самолеты часто наносились эмблемы частей либо индивидуальные эмблемы. Их наносили на внешние поверхности мотогондол либо на носовую часть фюзеляжа у кабины. В некоторых группах применялась окраска коков винтов в различные цвета (иногда в форме спирали) для обозначения принадлежности самолета к тому или иному отряду.

Литература и источники

Aders G. Messerschmitt Bf 110 chasseur de nuit. — Editions Atlas, 1981.
Campbell J.L. Messerschmitt Bf 110 Zerstorer in action. — Squadron/Signal publ., 1977.
Ethell J.L. Luftwaffe at War. Blitzkrieg in the West 1939—1942. — Greenhill Books, 1997.
Fiszer M., Grusczczynski J. Messerschmitt Bf 110 Zerstorer. — Lotnictwo. — 2004. — №№ 1—2.
Fiszer M., Grusczczynski J. Bf 110 — dzialania dzienne. — Lotnictwo. — 2005. — № 2.
Fiszer M., Grusczczynski J. Messerschmitt Bf 110 — wersje nocne. — Lotnictwo. — 2006. — №№ 11—12.
Fiszer M. Messerschmitt Me 410 Hornisse // Lotnictwo. — 2008. — №№ 1—3.
Ledwoch J. Messerschmitt Bf 110. — A-J Press, 1994.
Ledwoch J. Messerschmitt Me 210/410. — Militaria, 2001.
Murawski M.J. Luftwaffe — dzialania bojowe. — Lampart, 1998.
Murawski M.J. Messerschmitt Bf 110. — Vol. I—III. — Kagero.
Nauroth H., Held W. Messerschmitt Bf 110 Zerstorer an allen fronten 1939—1945. — Stuttgart, 1978.
Punka G. Messerschmitt Me 210/410 in action. — Squadron/Signal publ., 1994.
Tetera Sz. Messerschmitt Me 210 // Lotnictwo. — № spec. 4.
Tetera Sz. Most powietrzny do Afryki // Lotnictwo. — № spec. 11.
Van Ishoven A. Messerschmitt Bf 110 at War. — Ian Allan ltd.
Vasco J.J. Zerstorer. Luftwaffe Fighter-Bomber and Destroyers 1936—1940. — Luftwaffe Colours.
Vasco J.J. Zerstorer. Luftwaffe Fighter-Bomber and Destroyers 1941—1945. — Luftwaffe Colours.
Wadman D., Bradley J., Ketley B. Aufklarer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft & Units 1933—1945. — Hikoki publ., 1997.
Wadman D. Aufklarer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft and Units 1933—1941. — Luftwaffe Colours.
Wadman D. Aufklarer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft and Units 1942—1945. — Luftwaffe Colours.
Williams D.P. Nachtjager. Luftwaffe Night Fighter Units 1939—1942. — Luftwaffe Colours.
Williams D.P. Nachtjager. Luftwaffe Night Fighter Units 1943—1945. — Luftwaffe Colours.
Булах А. Me 210/410 — провал или запоздалый успех? // История авиации. — 2001. — №№ 1—6.
Кузнецов С. Мессершмитт Bf 110 «Zerstorer». — Военный музей.
Харук А. «Эсминец» Геринга. Самолет Bf 110 // Авиация и время. — 2010. — № 5.

Харук Андрей Иванович

«Разрушители» Люфтваффе Bf 110, Me 210, Me 410

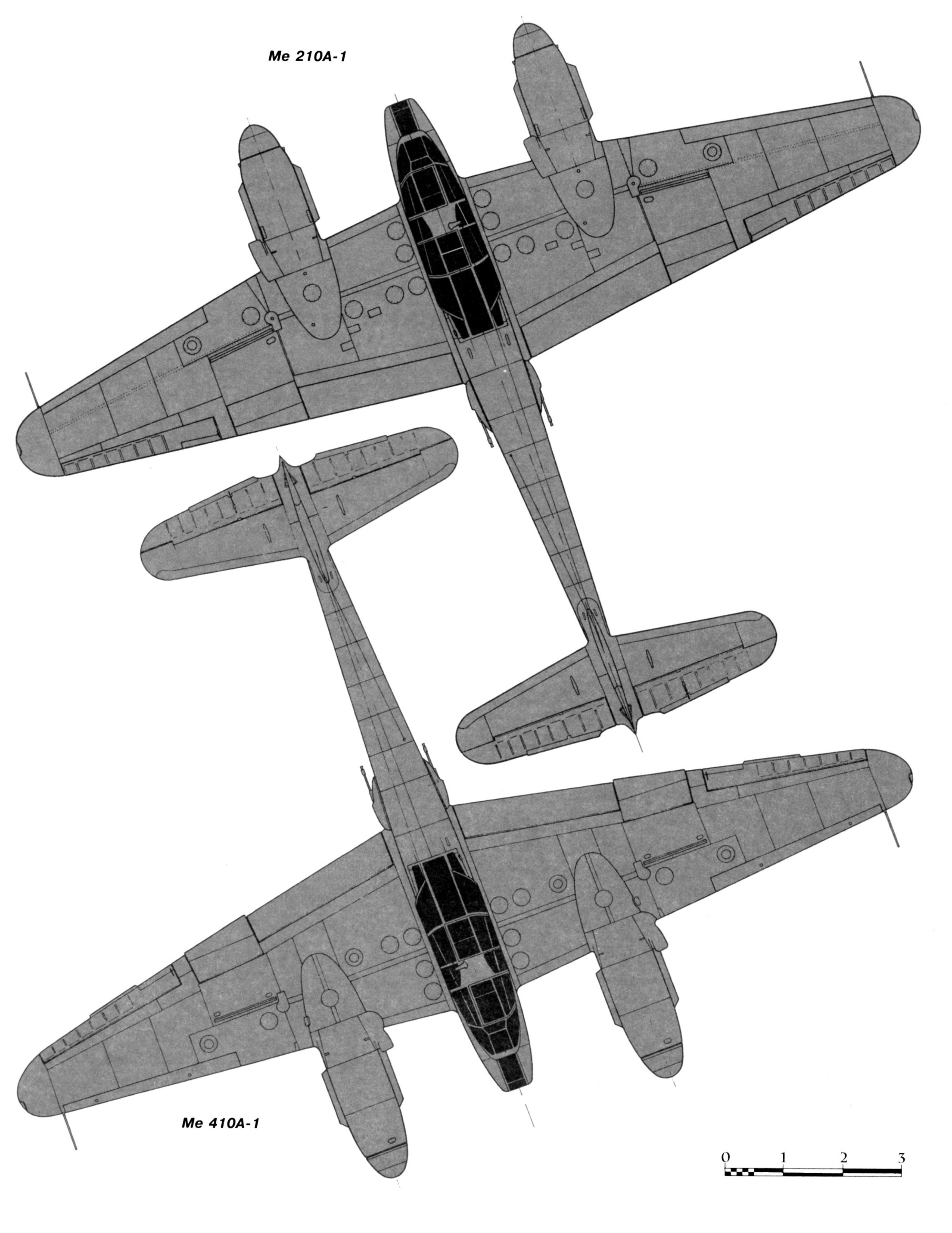
ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

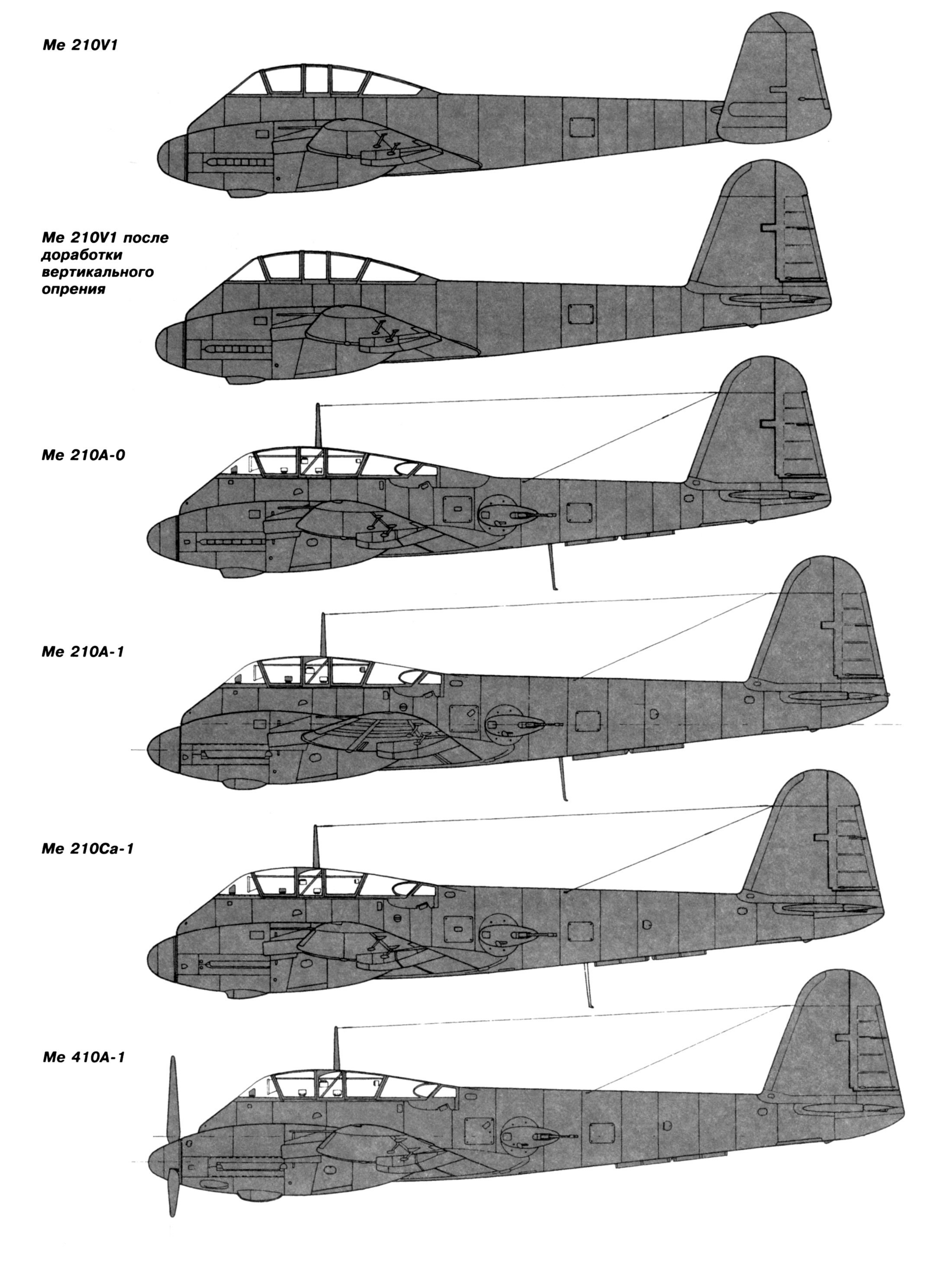
Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 01.05.2011.
Формат 84x1081/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 1600 экз.
Зак. № 5056
Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15.
Home page – www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-49661-7


Me 210A-1
Me 410A-1
0
1
2
3


Me 210V1
Me 210V1 после доработки вертикального оперения
Me 210A-0
Me 210A-1
Me 210Ca-1
Me 410A-1

Zerstörer (**«Разрушитель»**) – так в германском военно-морском флоте называли эсминцы, а в Люфтваффе – особый класс самолетов, который не имел аналога в советской авиации, будучи порождением концепции блицкрига и предназначаясь для боевого применения над вражеской территорией, разрушения ВВС противника и обеспечения действий собственных бомбардировщиков. Однако идея оказалась мертворожденной – первый же «Церштерер» Bf 110, спроектированный В. Мессершмиттом как дальний истребитель сопровождения и завоевания превосходства в воздухе, использовался по прямому назначению совсем недолго: уже летом 1940 года стало ясно, что с поставленными задачами «сто десятый» не справляется, и пришлось срочно модифицировать его в скоростной бомбардировщик, разведчик и ночной истребитель, причем если на Западном фронте он использовался прежде всего как перехватчик, став основой ПВО Рейха, то в России – как ударный самолет.

Куда менее удачно сложилась судьба машин, которые должны были прийти ему на смену, – Ме 210 стал главным провалом в карьере Мессершмитта, побив все «рекорды» аварийности, погубив множество летчиков и в конце концов будучи с позором снят с производства, а кардинально переработанный Ме 410, который наконец удалось «довести до ума», начал поступать в боевые части слишком поздно, когда его ниша была давно занята истребительно-бомбардировочными модификациями Fw 190, и главных успехов добился в качестве тяжелого дневного истребителя ПВО, хотя это «амплуа» даже не рассматривалось при выработке тактико-технических требований к проекту. В итоге сложилась парадоксальная ситуация, когда «старичок» Bf 110 находился в производстве дольше самолетов, созданных для его замены, и применялся с первого и до последнего дня войны.

Эта книга восстанавливает подлинную историю «Разрушителей» Люфтваффе от взлета до падения Третьего Рейха, от первых громких побед до сокрушительного разгрома и безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии.